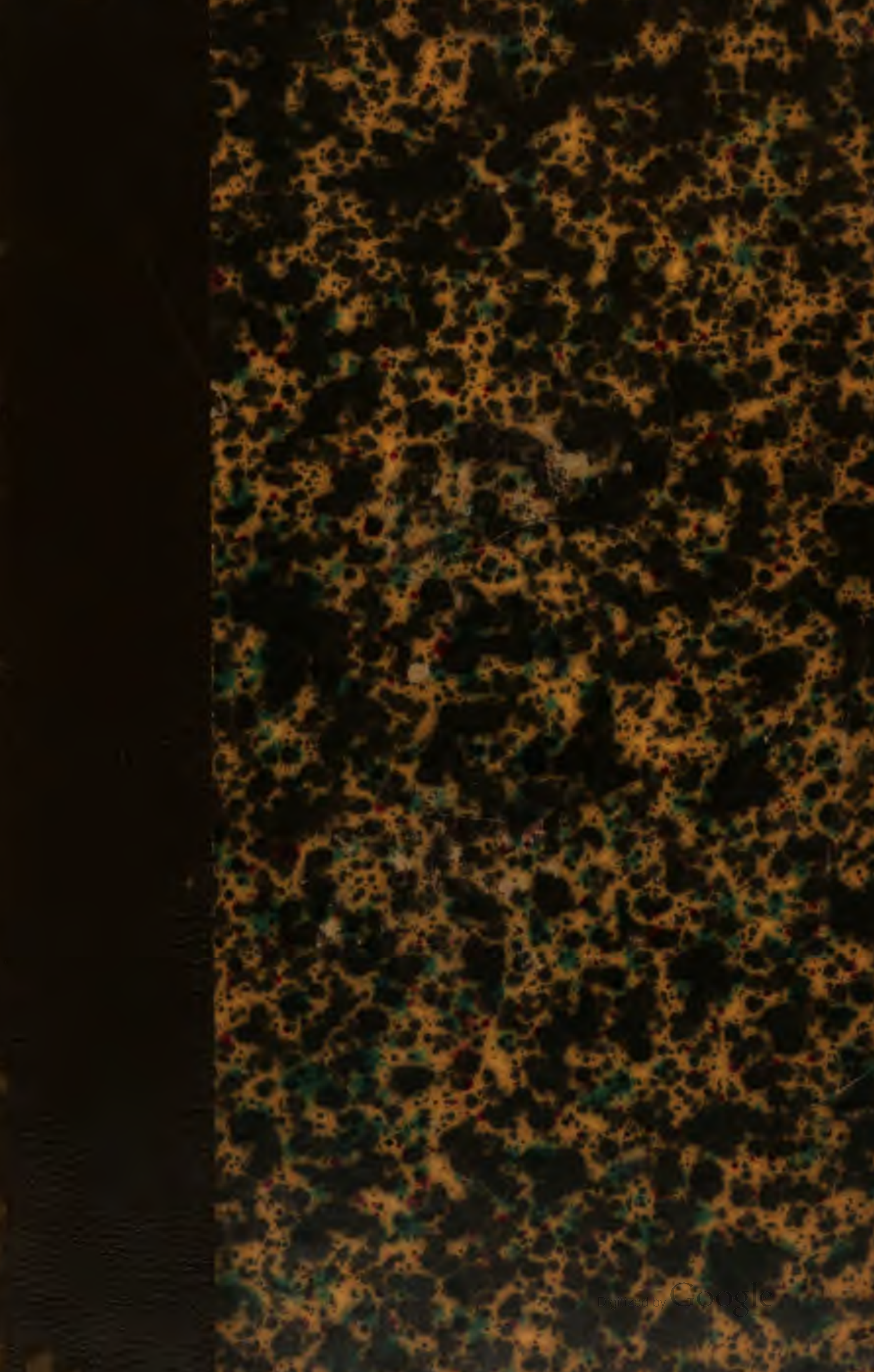



SIGILLUM ACADEMIAE HARVARDIANAE IN NOV·ANG·
CHRISTO ET ECCLESIAE
VE RI TAS


ALPHONSE
PICARD & FILS
EDITEURS
RUE BONAPARTE
-82-
PARIS VIe ARROND^t
LIBRAIRIE
ANCIENNE
D'OCCASION
COMMISSION
LIVRES NEUFS

LE COMMERCE ROCHELAIS

AU

XVIIIe SIÈCLE

D'APRÈS

LES DOCUMENTS COMPOSANT LES ANCIENNES ARCHIV

DE LA

Chambre de Commerce de la Rochelle

PAR

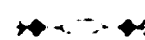
ÉMILE GARNAULT

Ancien Secrétaire

Officier d'Académie

Lauréat de la Société d'encouragement pour l'industrie nationale.

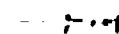
Récompensé d'une Mention par l'Académie des Sciences morales et politi



5e PARTIE



MARINE ET COLONIE



De 1763 à 179(



PARIS
AUGUSTIN CHALLAMEL
ÉDITEUR
17, Rue Jacob

LA ROCHELLE
E. MARTIN
IMPRIMEUR-TYPOGRAPH
20, Rue de l'Escale

1900

LE COMMERCE ROCHELAIS

AU

XVIIIe SIÈCLE

5e PARTIE

MARINE ET COLONIES

De 1763 à 1790

OUVRAGES DU MÊME AUTEUR

LE COMMERCE ROCHELAIS AU XVIII[e] SIÈCLE :

1[re] PARTIE. — LA REPRÉSENTATION COMMERCIALE DE LA ROCHELLE, in-8° de 377 pages, orné d'héliogravures reproduisant les médailles et jetons de la Chambre de Commerce. — *La Rochelle, typ. E. Martin, 1888.*

2[e] PARTIE. — LES ÉTABLISSEMENTS MARITIMES DE LA ROCHELLE, in-8° de 342 pages, orné d'un plan du port et de l'avant port, en 1720. — *La Rochelle, typ. E. Martin, 1887.*

3[e] PARTIE. — MARINE ET COLONIES, de 1718 à 1748, in-8° de 262 pages. — *La Rochelle, typ. E. Martin, 1891.*

4[e] PARTIE. — MARINE ET COLONIES, de 1749 à 1763, in-8° de 352 pages. — *La Rochelle, typ. E. Martin, 1898 : Paris, Augustin Challamel, éditeur, 17, rue Jacob.*

LES ROCHELAIS ET LE CANADA, in-8° de 61 pages. — *La Rochelle, typ. E. Martin, 1893.*

LA JURIDICTION CONSULAIRE ET LA BOURSE DE COMMERCE DE LA ROCHELLE, in-4° raisin de 220 pages, orné de photogravures et de simili-gravures. — *La Rochelle, typ. E. Martin, 1896.*

DE LA MARINE MARCHANDE. MOYENS DE L'AMÉLIORER. — LES COMPAGNIES DE COMMERCE ET DE COLONISATION. — Articles parus dans la revue : *Questions diplomatiques et coloniales,* n[os] des 15 janvier 1898 et 1[er] août 1899.

LA PRISE DU TRITON. — *Épisode de la lutte commerciale avec les Anglais*, article paru dans la *Revue des questions historiques*, n° du 1[er] avril 1899.

LES BOURGEOIS ROCHELAIS DES TEMPS PASSÉS ET LES CAUSES DE LA DÉCADENCE DU COMMERCE ROCHELAIS, article paru dans la *Revue historique*, année 1899.

LES BASSINS DE LA ROCHELLE. — LE BASSIN DE LA PALLICE, articles parus dans les bulletins de la *Société des études coloniales et maritimes*, des 31 mars et 30 avril 1899.

LE COMMERCE ROCHELAIS

AU

XVIIIᵉ SIÈCLE

D'APRÈS

LES DOCUMENTS COMPOSANT LES ANCIENNES ARCHIVES

DE LA

Chambre de Commerce de la Rochelle

PAR

ÉMILE GARNAULT

Ancien Secrétaire

Officier d'Académie

Lauréat de la Société d'encouragement pour l'industrie nationale.

Récompensé d'une Mention par l'Académie des Sciences morales et politiques

5ᵉ PARTIE

MARINE ET COLONIES

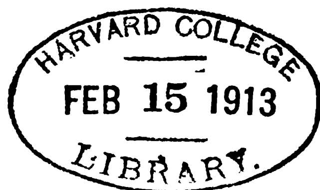
De 1763 à 1790



PARIS
AUGUSTIN CHALLAMEL
ÉDITEUR
17, Rue Jacob

LA ROCHELLE
E. MARTIN
IMPRIMEUR-TYPOGRAPHE
20, Rue de l'Escale

1900


HARVARD COLLEGE
FEB 15 1913
LIBRARY.

PRÉFACE

En offrant au lecteur ce cinquième et dernier volume du COMMERCE ROCHELAIS AU XVIIIe SIÈCLE, — *Marine et Colonies de 1763 à 1790*, — j'ai cru devoir, tout d'abord, traiter quelques questions qui, entamées au cours de la guerre de Sept-Ans, n'ont reçu de solution qu'après la paix conclue. Ces questions font l'objet des quatre premiers chapitres de ce volume.

Je me suis attaché à décrire les réclamations des négociants de la métropole, pour le *maintien des lois prohibitives contre le commerce étranger dans nos colonies des Antilles*. Ces négociants ne pouvaient admettre, suivant la politique d'alors, que nos colonies reçussent des denrées et produits manufacturés autrement que par navires français, ni que leurs productions fussent expédiées directement à l'étranger, sans passer par la métropole, alors que toutes les nations nous excluaient de leurs colonies. On sait que, malgré les idées émises par les grands économistes du siècle passé, cette liberté de communication ne fut pas admise, et que ce ne fut que vers le milieu du siècle actuel que le *Pacte colonial* fut rompu et que le commerce fut rendu libre sous tous pavillons.

Je citerai encore : *La guerre de l'indépendance américaine*, guerre qui fut accueillie en France avec enthousiasme, au cours de laquelle nous infligeammes aux Anglais des pertes dont ils conservèrent longtemps le souvenir. La France ne voulut pas compliquer cette guerre par une expédition contre l'Acadie et le Canada : elle honora ainsi sa

politique, comme la guerre avait honoré ses armes. — *La demande de la franchise du port de la Rochelle en faveur des Etats-Unis de l'Amérique,* Louis XVI ayant promis aux Etats-Unis de leur accorder la franchise d'un ou de plusieurs ports. — *Le commerce et la navigation dans les mers des Indes,* qui fut le privilège de la compagnie des Indes jusqu'en 1769, puis qui fut rendu libre à tous les négociants, sous la condition expresse d'effectuer le retour de leurs navires à Lorient.

Enfin, je donne sur la *Louisiane,* cette belle colonie, appelée à nous faire oublier en partie la perte du Canada, ainsi que sur la *Traite des noirs,* en vue de fournir des travailleurs à nos colonies des Antilles, des indications aussi complètes que possible.

Je termine ce volume, en retraçant, dans un APPENDICE, les principaux faits qui se sont passés depuis 1790 en matière de commerce et de navigation, pour montrer combien les Rochelais du XIX[e] siècle tinrent à voir revivre leur commerce maritime anéanti par la perte de notre plus belle colonie, Saint-Domingue, puis par le blocus continental. Que, grâce au bassin de la Pallice, dû aux savantes études de M. Bouquet de la Grye, étant alors ingénieur hydrographe, qui en détermina l'emplacement, la Rochelle est en train de reconquérir son importance d'autrefois et de reprendre, sur l'Océan Atlantique, la place qu'elle occupait.

J'ai été sobre d'indications de sources, la plupart des renseignements ayant été recueillis dans les riches archives de la chambre de commerce ; quelques autres ont été pris dans *L'inventaire du fonds de la chambre de commerce de Guienne,* rédigé par M. J.-A. Brutails ; dans *L'histoire du commerce de Bordeaux,* par M. Th. Malvezin ; enfin, dans *Le fonds des archives départementales de la Charente-Inférieure,* mis à ma disposition, si obligeamment, par M. Meschinet de Richemond.

Tout en faisant ressortir combien les négociants des temps passés travaillèrent à l'extension de notre domaine colonial en Amérique comme dans l'Inde, il ne faudrait pas croire que les Français d'aujourd'hui soient moins entreprenants. Il leur suffirait d'y être encouragés par l'éducation donnée à la jeunesse et que l'expatriation cessât

d'être entravée par le service militaire, afin de pouvoir maintenir, sur les marchés étrangers, la bonne renommée de nos produits, et la loyauté commerciale à laquelle nous devons prétendre.

Les lecteurs, qui entreprendront de fouiller dans ces cinq volumes y trouveront, j'ose l'espérer, des exemples à méditer et même à suivre, dans l'histoire des hommes et des choses d'autrefois. Que la jeunesse s'intéresse aux questions maritimes et qu'elle n'oublie pas que là est l'avenir de la France : *Puissance dotée d'une marine marchande importante et active, et d'un domaine colonial étendu.*

Montrons aux étrangers que nous n'avons rien perdu des qualités de nos pères, et que chacun, selon ses moyens, travaille à la prospérité de la patrie, en répandant notre influence et en faisant rayonner au loin notre civilisation.

Emile GARNAULT.

MARINE ET COLONIES

DE 1763 A 1790.

CHAPITRE PREMIER.

Règlement des lettres de change tirées des colonies françaises et du Canada. — Rareté du numéraire à la Rochelle. — Prévarications commises au Canada.

Pendant la guerre de Sept-Ans, les finances de l'Etat ne purent suffire aux besoins de cette guerre, ainsi qu'aux charges intérieures du royaume, et le commerce eut à supporter tous les déficits qui résultèrent de la pénurie du trésor.

Nous avons eu l'occasion de dire, dans l'introduction de la 4e partie de cet ouvrage, que le numéraire manquant au Canada, l'on fit usage de papier-monnaie, papier émis par le gouverneur, l'intendant et le contrôleur ; puis, quand les vaisseaux étaient sur leur retour, ce papier-monnaie était converti en lettres de change, qui devaient être acquittées en France par le gouvernement ; qu'en 1754, la quantité en était tellement grande, qu'on ne put les acquitter, et, qu'en 1759, il fallut en suspendre le paiement.

La guerre de Sept-Ans déclarée, les négociants n'osèrent plus s'aventurer à se charger de rapporter en France des espèces, ce qui augmenta considérablement les lettres de change tirées sur le royaume et en rendit le paiement impossible.

La suspension de paiement de ces lettres que les négociants acceptaient avec la plus grande confiance, causa la ruine d'une

grande quantité de maisons de commerce de la Rochelle, qui s'étaient imposé des frais considérables pour arriver, sur les instances du ministre, à approvisionner le Canada, ainsi que ceux qui, après avoir fourni à la marine leurs navires, ne purent obtenir le règlement des frets, recevant en paiement du papier dont ils ne pouvaient faire aucun usage.

Depuis le commencement des hostilités des Anglais, les lettres de change tirées du Canada, de la Louisiane, de Saint-Domingue, de la Martinique et de Cayenne, pour des sommes considérables, avaient toujours été régulièrement acquittées, lorsqu'en 1760 et 1761 il en restait à payer pour plusieurs millions, sans compter celles non enregistrées en France, dont la valeur était encore inconnue, lesquelles devaient s'élever à une somme très importante.

Le trésor français épuisé, un arrêt du 15 octobre 1759 ordonna qu'il serait sursis, pendant la durée de la guerre, au paiement des lettres de change enregistrées, pour n'être payées que trois mois après la conclusion de la paix, à raison de 500,000 livres par mois, suivant l'ordre et les dates de leurs échéances, et que l'intérêt à 5 % par an serait payé tous les six mois. Ledit arrêt portait défense de tirer des lettres de change pour des motifs autres que ceux du service de la solde des troupes, subsistance, habillement, achat d'armes et munitions de guerre, et, en outre, il prescrivait, à l'égard de celles tirées et non enregistrées, qu'il serait sursis à leur paiement pendant dix-huit mois. Le Roi se réservait la connaissance de toutes contestations au sujet desdites lettres, interdisant à tous porteurs de se pourvoir devant ses cours et juges, sous peine de nullité et cassation de procédure.

On le voit, le roi créait un emprunt forcé sur le commerce et interdisait l'usage desdites lettres de change pour le retour en France du produit des marchandises transportées et vendues au Canada et îles de l'Amérique.

A l'époque à laquelle cet arrêt fut rendu, nous étions en pleine guerre et il était intéressant pour les armateurs que leurs capitaines puissent prendre pour leur retour du papier sur la France, de préférence à des espèces dont la rareté se faisait sentir et qui,

en cas de capture par l'ennemi, devait leur occasionner une perte considérable.

Les négociants rochelais, alarmés de la situation qui leur était faite par cet arrêt, les lettres de change dont ils étaient porteurs étant protestées à leur échéance, demandèrent à la chambre de commerce d'intervenir près du conseil, ainsi que cela était d'usage dans toutes les questions d'intérêt général. Sur cette demande, la chambre décida, le 25 octobre 1759, qu'elle solliciterait le concours des représentations commerciales des villes de Bordeaux, Nantes, Bayonne, Marseille, Lyon, Dunkerque et Saint-Malo.

Sur ces entrefaites, M. Berryer, ministre de la marine, pour justifier l'arrêt du 15 octobre, écrivit à la chambre de commerce de la Rochelle, le 26 du même mois :

« ... Vous êtes instruits, Messieurs, que, depuis le commencement de cette guerre, il a été tiré chaque année, pour des sommes très considérables, des lettres de change de toutes les colonies, particulièrement du Canada, et que, jusqu'à présent, elles avaient été acquittées avec la plus scrupuleuse exactitude à leurs échéances et vous devez juger que ce n'est pas sans les plus grands efforts de la part de la marine et de la finance que cet objet a été si bien rempli.

» J'avais espéré qu'il pourrait être soutenu de même, et mon attention pour tout ce qui intéresse le commerce m'a fait épuiser tous les moyens pour cela ; mais enfin, ces traites se sont multipliées et se multiplient tous les jours à un tel excès, tandis que d'un autre côté la situation des finances devient de plus en plus difficile par la nature des circonstances, que le Roi s'est trouvé dans la nécessité forcée de suspendre le paiement de toutes les lettres de change qui ne sont pas échues.

» Dans la confusion où l'on se trouve, par rapport à toutes ces traites et plus encore à l'égard des dépenses énormes qui les occasionnent, on aurait pu en arrêter simplement le paiement, mais la considération des inconvénients qu'il peut y avoir pour le service du Roi à ne pas prendre un tel parti a cédé à celle qui aurait pu en résulter pour le commerce et c'est uniquement par

cette dernière considération que Sa Majesté s'est contentée d'ordonner une suspension limitée, en accordant aux porteurs des lettres de change l'intérêt durant cette suspension, quoique au reste il soit assez connu qu'il n'y a que peu de négociants en France qui y aient un intérêt direct.

» Comme il était cependant nécessaire pour toutes sortes de raisons de mettre des bornes pour l'avenir à toutes ces traites, le Roi en a fixé les objets et en a réglé la forme.

» Telles sont les dispositions de l'arrêt du conseil qui a été rendu à ce sujet, que j'ai concerté avec M. le Contrôleur général et dont je vous envoie plusieurs exemplaires.

» Les dispositions qui regardent les lettres de change qui restent à payer de celles qui ont été tirées et celles qui le seront jusqu'à ce que la fixation ordonnée puisse avoir lieu, pourront sans doute blesser la faveur attachée à la nature des lettres de change; mais, dans le fond, l'intérêt qui est accordé aux porteurs durant la suspension remplit tout ce que la justice et l'équité peuvent exiger dans une opération de cette espèce.

» A l'égard des dispositions qui regardent la fixation des lettres de change pour l'avenir, elles n'intéressent les négociants de France qu'en ce qu'ils doivent être instruits de la forme prescrite pour celles qui seront tirées en conséquence de cette fixation.

» Vous verrez aussi, dans l'arrêt, que le Roi se réserve la connaissance des contestations qui pourront s'élever à l'occasion de la suspension du paiement et vous sentez aisément que cette disposition a pour objet d'épargner au commerce la multiplicité des procès auxquels il aurait été exposé sans cela.

» J'ai été bien aise de vous prévenir de ces arrangements avec la confiance dont je me ferai un plaisir de vous donner des marques dans toutes les occasions, et je présume trop de votre zèle pour n'être pas persuadé que vous ferez un usage convenable de l'explication dans laquelle je suis entré avec vous.... »

Le 3 novembre 1759, la chambre de commerce de la Rochelle répondit à M. Berryer :

« ... Si quelque chose pouvait adoucir l'amertume des maux qui de toutes parts fondent sur nous, ce serait l'intérêt sensible

que Votre Grandeur veut bien y prendre et les témoignages de bonté et de confiance dont elle nous honore. Nous voyons bien, Mgr., tout ce qu'a coûté à votre cœur la suspension du paiement des lettres de change des colonies et qu'il n'a pas dépendu à M. le contrôleur général et à vous de soustraire ce papier à l'arrangement forcé qui a décidé des autres crédits. Quelques grands que soient nos malheurs, ils ne nous arracheront jamais des murmures, parce que nous ne perdrons jamais de vue la sagesse du plan qui les cause, non plus que les dispositions pleines d'équité de ceux qui l'ont formé. Cependant, Mgr., malgré l'attention que vous avez eue à rassurer les esprits sur le sort de ces lettres, nous ne pouvons vous cacher les tristes suites de leur discrédit actuel. La Rochelle en a pour des sommes considérables, la suspension du paiement semble en arrêter toute la négociation; c'est là, Mgr., le mal le plus sensible et ce qui peut occasionner le plus de dérangement dans les fortunes. Nous vous supplions donc, Mgr., de soutenir le crédit de ce papier et d'en faciliter le cours et la circulation par tous les moyens possibles. La disposition que vous avez bien voulu insérer dans l'arrêt pour l'attribution au conseil des contestations que pourrait faire naître la suspension du paiement de ces lettres est ce qu'il y a de plus important et de plus décisif pour la tranquillité du commerce; sans cette heureuse précaution, les porteurs actuels revenant contre les endosseurs auraient bouleversé toutes les affaires et la secousse eut peut-être ébranlé les maisons les plus solides. L'intérêt particulier s'élèvera sans doute contre un arrangement si sage, mais le même amour du bien public qui vous l'a inspiré, Mgr., ne permettra jamais qu'il y soit donné la plus légère atteinte. La lettre de Votre Grandeur nous rassure là-dessus à tous égards. Nous prendrons la liberté, Mgr., de vous présenter un mémoire où nous exposerons avec plus de détails la suite du discrédit de ces lettres et quel en serait le danger, si le gouvernement n'en faisait pas l'objet d'une attention toute particulière: du reste, Mgr., la lettre que vous nous avez fait l'honneur de nous écrire a produit tout l'effet que vous aviez lieu d'en attendre; nous y avons vu des sentiments pleins de commisérations et de bontés, qui seuls auraient infailliblement suspendu

notre malheur s'il n'eut été inévitable. Quel heureux avenir ne nous promettent-ils pas, si de meilleures circonstances vous permettent de les développer dans toute leur étendue... »

Le change sur l'étranger était monté de près de 1 °/₀ sur toutes les places étrangères et les lettres échues sur Paris, qui précédemment gagnaient 1/4 °/₀, ne pouvaient plus se négocier qu'avec 3/4 à 1 °/₀ de perte.

Le 10 novembre 1759, la chambre de commerce de la Rochelle adressa à M. Berryer et à M. le contrôleur général le mémoire qui suit :

« Les négociants de la Rochelle, accablés du coup qui vient d'être porté aux rescriptions sur les recettes générales et aux lettres de change des colonies, implorent, avec les plus vives instances, les bontés de Monseigneur.

» Leur dessein n'est pas de fatiguer le conseil de leurs plaintes: ils voient bien que la dureté des circonstances a rendu leur malheur inévitable; c'est seulement quelques adoucissements à leurs peines qu'ils espèrent trouver dans la protection de Mgr. et qu'ils osent réclamer de son équité.

» Le mal le plus sensible qui résulte de la suspension du paiement des rescriptions et des lettres de change est l'impossibilité actuelle de les négocier; par là toutes les opérations se trouvent arrêtées, les porteurs qui ont des engagements ne peuvent y faire face et quel dérangement dans les affaires : ce défaut de circulation ne le présage-t-il pas dans toutes les places où ces papiers abondent.

» La justice et la candeur du Ministre, qui se manifestent d'une manière si éclatante dans les arrêts du conseil qui ont décidé du sort de ces papiers, rassurent assez les esprits sur le fonds de ces créances; mais cette confiance peut-elle aller jusqu'à attendre des termes indéfinis ou des termes qui, quoique fixés, pourront encore être reculés par de nouveaux embarras de finances.

» Les moyens qui rendraient aux effets leur plein crédit et qui y peuvent donner un cours facile, ne sauraient être suggérés par le commerce; mais il en existe sûrement quelques-uns que Mgr.

voit et qu'il peut mettre en usage, sans trop intéresser le fond du système qu'il s'est fait là-dessus.

» Cet objet mérite de la part de Mgr. une attention toute particulière, sans quoi, ou nos places vont être exposées à des désordres fâcheux, ou un agio ruineux minera insensiblement les fortunes les mieux établies.

» Une autre observation essentielle à la tranquillité du commerce, c'est que toutes les lettres de change qui tomberont dans la suite entre les mains des négociants ne sont que le fruit de leurs travaux et le produit des fonds réels qu'ils ont échangés dans les colonies. Si, comme l'arrêt l'insinue, les lettres de change ont été multipliées avec trop d'excès, les négociants n'y ont pas moins employé leurs fonds de bonne foi. Ce serait les exposer à une ruine certaine que de faire dépendre, pendant dix-huit mois, leur sort, de l'examen et de la solidité des titres qui ont occasionné les traites. Oui, Mgr., le commerce a acquis ces lettres par les voies légitimes, ce qui le fonde est de la plus facile discussion : ce sont des factures d'envois, des comptes de ventes, des comptes courants de leurs correspondants, etc., etc... ; et s'il était question de rassurer le conseil sur l'innocence de ces opérations et la réalité des valeurs fournies pour avoir ces lettres, les négociants ne balanceraient pas à donner là-dessus à Mgr. tous les éclaircissements qu'il pourrait désirer. Toutes les lois viennent au secours du porteur de bonne foi, c'est sur l'usage établi dans les colonies, c'est sur la foi publique que ces négociants ont pris ces lettres ; peuvent-ils devenir garants des abus qu'on y aurait pu commettre ? Ces principes sont trop connus de Mgr. et trop conformes à son équité pour que les négociants puissent prendre à cet égard la plus légère inquiétude et ils espèrent qu'il voudra bien faire plier la rigueur de l'arrêt à des représentations si justes, et ordonner qu'on recevra à l'enregistrement, à leur arrivée, les lettres qui viendront cette année des colonies pour le compte des négociants, en retour de leur commerce.

» Il est resté, dans le commerce, nombre de lettres échues avant la date de l'arrêt, dont on a négligé de requérir le paiement ; il y en a d'autres aussi échues avant l'arrêt qu'on n'a point

présentées à l'enregistrement : la confiance sans borne qu'on avait dans ces lettres ne laissait pas même venir à l'esprit l'idée des diligences. Toutes ces lettres pourraient-elles avoir le même sort que les lettres non échues et être comprises dans le nombre de celles que l'arrêt désigne sous le nom de lettres restant à acquitter ? Ce serait un mal de plus que le commerce se serait fait à lui-même, par trop de sécurité et par des motifs bien louables. MM. les trésoriers, qui avaient une note exacte des échéances, avaient conséquemment les fonds et cet objet ne semble pas devoir être rentré dans les arrangements que Mgr. a pris.

» Les lettres qui, quoique anciennement tirées, n'ont point encore été présentées à l'enregistrement, ne peuvent-elles pas y être portées ? Cet enregistrement paraît aujourd'hui d'autant plus essentiel que l'arrêt ordonne qu'il sera fait état des lettres enregistrées, lequel état demeurera annexé à la minute de l'arrêt. Mgr. est très humblement supplié de donner ses ordres sur ces deux objets, qui sont pour le commerce d'une extrême importance.

» Les intérêts que le Roi a la bonté d'accorder aux porteurs des lettres après l'échéance et qui doivent être payés tous les six mois, à raison de 5 %, par les trésoriers généraux, jusqu'à l'acquittement des lettres, donneront de l'embarras dans leurs perceptions, si les porteurs, demeurant dans les provinces, sont obligés de les faire recevoir à Paris ; comme il sera d'une égale facilité pour MM. les trésoriers généraux de les faire acquitter par leurs commis dans leurs provinces, Mgr. voudra bien encore pourvoir à cet objet par ses ordres.

» Du reste, Mgr. est supplié instamment de ne laisser donner aucune atteinte à la précédente disposition des arrêts, qui, en évoquant au conseil les contestations qui pourraient s'élever pour suppression de paiements des rescriptions et lettres, interdit aux porteurs tous recours contre les endosseurs et tous autres. Sans cette barrière, la cupidité et les plus folles alarmes fondraient de toutes parts sur le commerce et y causeraient des ravages affreux. Le même amour du bien public qui a inspiré au gouvernement cette sage précaution la laissera subsister dans

toute sa force malgré les cris de l'inquiétude ou du caprice. La solidité de toutes les créances dont l'Etat répond, et qu'il a le plus grand intérêt à maintenir dans toute leur intégrité, ne permettra jamais qu'on en laisse avilir le prix par des défiances aussi injustes que déplacées.

» C'est avec la plus grande confiance que le commerce expose à Mgr. ses besoins et ses peines : pouvait-il s'attendre à ce dernier malheur, après tous ceux qu'il a successivement éprouvés. Sur l'invitation du Ministre, les négociants de la Rochelle se sont livrés à des entreprises de tout genre qui n'ont abouti qu'à des pertes énormes : ils ont continuellement tenté de secourir les colonies, ils ont pris part aux armements en course, ils ont, pendant la guerre, fourni à la marine tout ce qu'ils avaient de navires, rien ne les a arrêtés, ni la cherté des équipages, munitions, artillerie, ni l'immensité des risques ; toute leur fortune a été ou la proie de l'ennemi, ou employée au service du Roi ou au bien de l'Etat, qui tient encore entre ses mains tout ce qu'ils possèdent : des sujets si zélés, si fidèles, qui ont le reste de leurs biens dans les effets du Roi, dont un arrangement forcé suspend le paiement, n'ont-ils pas tout à espérer des bontés et de la justice de Sa Majesté. »

Les Rochelais, alarmés du bruit répandu en ville que tout l'argent disponible dans les caisses des receveurs généraux des finances et des fermiers devait être transporté à Paris, adressèrent à la chambre de commerce le mémoire dont la teneur suit, lequel fut examiné dans la séance du 13 novembre 1759 et transmis le même jour à M. le contrôleur général.

Mémoire sur la rareté du numéraire à la Rochelle.

Les négociants de cette ville vous représentent qu'il se répand le bruit dans le public que MM. les receveurs-généraux des finances et les fermiers-généraux viennent de donner des ordres à leurs commis et receveurs de faire voiturer à Paris l'argent de leurs recettes, avec défense de l'employer en lettres de change, même dans le cas où ils en voudraient répondre.

Il est surprenant que ces Messieurs reviennent à de pareils ordres qui n'ont jamais pu avoir lieu pour la Rochelle et qui toutes les fois qu'ils ont été donnés ont été révoqués au moment même.

La raison en est sensible. La Rochelle est une ville de commerce qui tient à d'immenses vignobles, presque tout son commerce est extérieur, parce que toutes les productions du sol passent à l'étranger ou dans les provinces septentrionales du royaume. Cette position donne un mouvement continuel à l'argent, parce qu'il y a continuellement des achats à faire, des cultures à payer. Les pays qui consomment nos denrées remettent des fonds pour les achats, cet argent reflue à l'instant dans les provinces voisines qui le répandent dans les campagnes pour payer les labours des vignes, d'où il est réparti aux caisses générales pour les impôts. Tout l'argent est donc dans une continuelle circulation et il y est tout entier, car ce n'est pas dans les villes de commerce qu'on peut trouver de l'argent mis en réserve, surtout lorsqu'elles sont chargées d'une dépense journalière aussi considérable que des vignes : c'est cette dépense qui, chaque année, sort de la province avec les denrées qui l'ont occasionnée, que les pays où elles se consomment nous rendent ainsi chaque année par leurs achats.

Ce serait donc l'argent nécessaire à cette circulation que MM. les receveurs-généraux des finances voudraient faire partir pour Paris : mais si cela a lieu, tous les achats cessent, toute la récolte reste dans les mains des propriétaires et il n'y a plus de travaux dans les campagnes. Vous savez que cette circulation est extrêmement rapide, que les besoins des campagnes sont toujours instants, que tous les frais de vignobles se paient journellement pendant toute l'année et toujours en argent ; l'objet en est très considérable, puisque tous ces frais montent à six millions par an pour les vignes de ces provinces. Or, certainement, ces six millions n'existent pas en argent effectif dans nos villes et dans les provinces qui en dépendent, c'est donc la circulation seule qui doit les produire : ce sont les lettres de change envoyées des pays où se fait la consommation qui doivent rétablir ces mêmes fonds qui en sont sortis et si cette circulation éprouve quelque obstacle, par où remplacera-t-on le vide qui s'y sera formé.

Oui, Mgr., nous osons le dire, vu la singulière constitution de nos provinces, les caisses publiques ne voitureraient pas deux mois de suite à Paris, sans que toutes les cultures ne fussent suspendues. Or, arrêter un moment les labours d'un vignoble, c'est perdre tout à la fois et la vigne et le vigneron. Cette multitude innombrable de familles répandues dans nos campagnes, qui vivent au jour le jour, sans avoir un boisseau de blé à l'avance, tomberaient dans la plus affreuse misère et alors que deviendraient les impôts ?

Vous avez vu, Mgr., que, sur le bruit seul du transport de l'argent à Paris, nos eaux-de-vie ont baissé d'un huitième de leur prix : quelle perte dans une année déjà si malheureuse ! Il est donc de la dernière importance, pour ces provinces, que vous fassiez à M. le contrôleur général les représentations les plus fortes pour faire révoquer les ordres donnés aux receveurs des fermes et aux commis des recettes générales de faire voiturer

à Paris l'argent de leurs recettes, au moins quant à la partie nécessaire à la négociation journalière des lettres de change. Quand les circonstances actuelles exigeraient pour d'autres provinces ce transport d'argent à Paris, il en faudrait nécessairement exempter la Rochelle, par la nature de son commerce et de ses travaux.

Ce rapport reçut très bon accueil, car M. Bertin, nommé contrôleur général, à la place de M. de Silhouette, informa la chambre de commerce, le 29 novembre, que de nouveaux ordres venaient d'être donnés pour que le numéraire disponible à la Rochelle ne soit pas dirigé sur Paris.

Un nouvel arrêt du 17 mars 1760 modifia les dispositions de celui du 15 octobre 1759. Ce nouvel arrêt prescrivit le remboursement du tiers des lettres de change, à compter du 1er juillet 1760. Ce paiement devait avoir lieu tous les six mois, mais l'inexécution de cette mesure arrêta tout le crédit que l'on pouvait avoir encore dans ces valeurs, dont la négociation devenue impossible mit les porteurs dans le plus grand embarras.

La chambre de commerce écrivit de nouveau à M. Berryer et au contrôleur général, puis elle sollicita M. le maréchal de Senectère et M. Baillon, intendant de la généralité, de s'intéresser à sa demande, afin d'obtenir le paiement de toutes lettres de change dont la régularité aurait été reconnue.

M. Baillon, après s'être entretenu de la question avec M. le contrôleur général, informa la chambre de commerce, le 14 avril 1761, que le roi ne pourrait faire droit à la demande qui lui était faite qu'après la paix; que la réunion du congrès à Augsbourg, le 4 juillet, donnait l'espérance qu'elle serait prochaine.

On a déjà vu, dans la 4e partie de cet ouvrage, que ce congrès ne put réussir à donner la paix, dont les préliminaires ne furent signés à Fontainebleau que le 3 novembre 1761.

Le 15 décembre suivant, M. de Choiseul, devenu ministre de la marine à la place de M. Berryer, écrivit à la chambre de commerce :

« ... Je n'ai eu rien de plus à cœur, lorsque le Roi m'a confié

le département de la marine et des colonies, que de proposer à S. M. de rendre aux lettres de change des colonies le crédit qu'elles avaient perdu. S. M. convaincue de l'utilité et de la nécessité de donner du ressort à ces lettres, qui étaient un fonds mort entre les mains des porteurs, aurait désiré pouvoir les éteindre et en faire payer les capitaux, mais il n'était pas possible dans la situation présente et vous le sentirez vous-mêmes. S. M. a donc fait tout ce qui était praticable, comme vous le verrez par l'arrêt qu'elle a rendu en son conseil et dont je vous envoie des exemplaires. Elle assure d'abord aux porteurs les intérêts des lettres dues depuis leur échéance jusqu'au 31 décembre de cette année; elle a fait ajouter ces intérêts au montant des lettres, pour ne former qu'un seul capital auquel il est assigné un intérêt de 5 % par an, jusqu'à ce que le capital puisse être acquitté. Les fonds, pour ces intérêts, seront faits exactement. C'est tout ce que les circonstances permettaient en faveur du commerce que je protégerai en toutes les occasions. »

L'arrêt dont il est question du 12 décembre 1761 portait que les lettres de change tirées de la Martinique, Cayenne, Saint-Domingue, la Louisiane et l'île Royale, tant sur l'exercice 1759 que sur les exercices antérieurs seraient rapportées dans les six premiers mois de l'année 1762, pour constater leur échéance et les intérêts dus jusqu'au 31 décembre 1761 ; ces lettres de change constatées devaient être converties en reconnaissances des trésoriers généraux, comprenant le capital des dites lettres et les intérêts dus au 31 décembre 1761, pour ne former qu'un seul et même capital portant intérêt à 5 % ; trois mois après la conclusion de la paix, un fonds de 500,000 livres par an devait être affecté au remboursement des capitaux des dites reconnaissances : les lettres de change de la Martinique, Cayenne, Saint-Domingue et la Louisiane tirées ou à tirer pour les dépenses des exercices 1760 et 1761 et suivants devaient continuer à être acquittées à leur échéance sur les fonds assignés à cet effet : à l'égard des lettres du Canada, tant sur l'exercice 1760 que sur ceux antérieurs, Sa Majesté se réservait de prendre d'autres arrangements pour pourvoir à leur acquittement.

Cet arrêt ne donnait pas satisfaction aux Rochelais, le sort des lettres de change tirées du Canada étant réservé ; aussi ceux-ci, le 22 janvier 1762, remirent-ils à la chambre de commerce un nouveau mémoire, lequel fut adressé à M. de Choiseul le lendemain 23.

M. de Choiseul y répondit le 16 février suivant, disant: « ... les opérations qui ont été faites, depuis que le Roi m'a confié le département de la marine, pour les lettres de change des autres colonies (*le Canada excepté*), vous firent aisément juger que je désirerais fort pouvoir proposer à Sa Majesté, pour les premières, un arrangement qui redonnât de l'action à ce fonds entre les mains du commerce ; mais il y a quelques préalables à remplir, je ne les perdrais pas de vue et il sera exécuté aussitôt qu'il pourra en être question... »

Cette réponse était trop évasive pour faire renaître la confiance parmi le commerce et, en présence des prévarications commises au Canada, il fallait bien s'attendre à des mesures de rigueur. Un nouvel arrêt du 24 décembre 1762, accorda un délai de quatre mois aux porteurs des lettres de change pour en faire la déclaration, délai qui fut prorogé à diverses reprises.

Dans sa séance du 18 août 1763, la chambre de commerce fut saisie d'un nouveau mémoire des négociants, sur le bruit répandu de la réduction des lettres de change, mémoire qui fut transmis à M. de Choiseul et à M. le contrôleur général. Ce mémoire portait ce qui suit :

Un bruit qui s'est répandu dans la capitale, d'un projet de réduction générale sur les lettres de change du Canada, a pénétré dans les provinces; les négociants de cette place ont lieu de douter de l'existence d'un pareil projet, dont ils peuvent d'autant moins concevoir la possibilité qu'il serait entièrement opposé à la bonté et à l'équité du gouvernement sous lequel nous avons le bonheur de vivre, qui a donné dans toutes les occasions des preuves marquées de sa protection pour le commerce en s'appliquant à rendre à chacun la justice qui lui est due. Néanmoins, un grand nombre de personnes ont un puissant intérêt à désirer une pareille réduction et il y a lieu de craindre qu'elles aient, par leurs insinuations, cherché à surprendre la religion du ministère, en lui faisant entendre que l'examen de la légitimité du papier était une opération difficile et moralement impossible ; qu'il

serait bien plus simple de ne faire qu'une classe de tous les porteurs qui subiraient une perte égale, sous le faux prétexte de la proportionner aux profits supposés faits par le commerce en général, supposition démentie par la notoriété publique et déjà détruite par un mémoire envoyé à M. le duc de Choiseul et remis ici, en vertu de ses ordres, à M. Baillon, alors intendant de la généralité, lequel mémoire prouve clairement que bien loin d'avoir fait un commerce lucratif en Canada depuis 1754 jusqu'en 1758 (temps auquel la majeure partie des négociants de France cessèrent de faire des envois pour leur compte dans cette colonie), il leur avait été au contraire très onéreux, non seulement par les suites d'une malheureuse guerre, mais plus particulièrement encore par les entraves qu'auraient mises au commerce en général les différentes sociétés formées dans la colonie à l'occasion et sous le prétexte de fournir au roi toutes les munitions et approvisionnements nécessaires à son service.

Le plan d'une pareille réduction, s'il existe, ne peut avoir été enfanté que par des personnes qui ont lieu de craindre les lumières d'un examen et qui cherchent à cacher leurs turpitudes dans les ténèbres, en mettant peut-être tout en œuvre pour insinuer au ministère des choses injustes, sans réfléchir qu'il est trop clairvoyant pour se laisser surprendre.

Rien de plus aisé ni de plus simple que cet examen de papiers : les négociants de cette place en ont déjà offert les moyens au ministre, par leur mémoire du 18 mars 1761, et ils l'affirment de nouveau. Comme la source d'où provient le papier qu'ils ont est pure, ils n'en craignent point les recherches. L'arrêt du conseil du 24 décembre 1762 ordonne à tous les porteurs du papier du Canada d'en faire la déclaration en y dénommant ceux à qui il appartient ; il y a lieu d'espérer que chacun y a satisfait en se conformant exactement aux termes et clauses prescrits par ledit arrêt, ce qui doit faire connaître entre les mains de qui sont ces papiers et quels en sont les propriétaires : ce même arrêt par sa sagesse a tout prévu et il conduit à faire distinguer jusqu'à la dernière évidence le papier acquis légitimement d'avec celui qui ne l'est pas ; en outre, les livres journaux de commerce de plusieurs négociants qui ont eu des maisons au Canada, lesquels sont entre les mains de Messieurs de la commission, par ordre du ministre, fournissent de nouveaux moyens d'éclaircissements pour parvenir à constater la légitimité du papier.

Si la réduction générale venait à avoir lieu, elle mettrait le comble à la ruine des négociants et autres qui ont acquis ce papier par les voies les plus légitimes et qui en ont fourni une valeur réelle ; ils se verraient réduits par là à la plus triste situation, les débris de leurs fortunes consistant en papiers de cette nature, tandis que ceux qui peuvent avoir donné de pareilles insinuations jouiraient d'une fortune immense à l'abri des recherches.

Les négociants, persuadés qu'on ne se prêtera jamais à de pareilles récri-

minations, se reposent sur l'équité du Prince qui les gouverne et sur celle de ses sages et éclairés ministres, elle ne permet pas au commerce de douter que l'arrêt du Conseil du 15 octobre 1759 n'ait son plein et entier effet. En suspendant le paiement des lettres de change des colonies, il assure en même temps ce paiement avec les intérêts dans un temps déterminé, ce qui est confirmé par l'arrêt du 24 décembre 1762. Les négociants de cette place, pressés par leurs besoins, osent implorer le paiement de leurs papiers, aussitôt que la légitimité sera reconnue comme ils le désirent. Assurés que les innocents ne peuvent jamais être enveloppés dans la punition des coupables, ils se flattent que la promesse et l'exécution de l'arrêt du 15 octobre 1759 sont faites pour eux : ils supplient très humblement le ministre de les en faire jouir le plutôt possible pour le paiement de leurs capitaux et intérêts, dont l'époque fixée est déjà révolue. C'est là le seul moyen de relever un peu le commerce de cette ville de la misère où il gémit, par les pertes immenses qu'il a essuyées durant la guerre.

Nous vous prions, Messieurs, de faire parvenir, à M. le duc de Choiseul et à M. le contrôleur général, les représentations que nous prenons la liberté de mettre sous vos yeux, afin de ne pas être confondus avec les porteurs qui ont donné de si justes soupçons contre la légitimité de leurs papiers, sur l'offre que nous faisons de nouveau de donner, pour la juste propriété du nôtre, les preuves les plus complètes, telles qu'il plaira aux ministres de les exiger...

On voit, par ce qui précède, que le gouvernement, après avoir ajourné le paiement des lettres de change tirées des colonies, sauf à payer l'intérêt du retard, eut la prétention de vouloir réduire celles tirées du Canada. C'était, pour les négociants rochelais, les contraindre à la misère, ayant toujours eu, avec la Nouvelle-France, un commerce aussi actif que possible, malgré les malheurs de la guerre, et ne pouvant faire rentrer le produit de leurs transactions autrement qu'en papier. Il n'y avait pas à craindre, à leur égard, les prévarications qui furent commises au Canada et, en réduisant le montant des lettres de change, c'était commettre une véritable banqueroute et entraîner dans cette débâcle les plus solides maisons de commerce. Ce désastre, joint à tous ceux que cette colonie eut à souffrir, n'était-il pas fait pour desserrer les liens qui attachaienl le Canada à la France ?

Le plus grand discrédit existait donc en France ainsi qu'aux colonies sur les lettres de change, lorsque les négociants de la

Nouvelle-Orléans (la Louisiane), adressèrent à la chambre de commerce, à la date du 15 juillet 1763, le mémoire qui suit:

L'affaire la plus intéressante pour le commerce d'Europe en général et pour celui de cette colonie en particulier, nous met la plume à la main. Il s'agit, Messieurs, de la sollicitation du paiement des sommes que Sa Majesté nous doit pour avoir soutenu sa colonie pendant les dernières cinq années de guerre qu'elle a été privée de tous secours de France.

Nous avons l'honneur de vous remettre ci- inclus une copie des représentations que nous avons faites à M. d'Abbadie, commissaire-ordonnateur en cette province, ainsi que sa réponse. Assurés de la justice de nos demandes, quel succès ne devons-nous pas en attendre, quelle nouvelle force n'acquéreront-elles pas, lorsqu'une chambre de commerce dont la réputation est si généralement établie voudra bien embrasser notre cause et faire valoir des droits aussi légitimes auprès du ministre le plus éclairé et le plus judicieux que la France ait connu.

Nous n'entrerons pas, Messieurs, dans un long détail pour vous exposer la situation de la colonie et du commerce, ce que nous pourrions avoir l'honneur de vous dire à ce sujet ne serait que des répétitions aux faits que nous avons mis en évidence sous les yeux de M. d'Abbadie, dans nos représentations. Les vérités que nous y avons tracées sont sans réplique, nous n'avons rien avancé dont nous n'ayons donné des preuves authentiques ; mais, malgré la parfaite connaissance que M. notre commissaire a de notre déplorable situation, il renvoie à des temps bien éloignés le moment de la liquidation du papier de sa majesté, sous prétexte de révision qu'il a à faire dans les finances, révision tout-à-fait étrangère à notre commerce et qu'il aurait également pu faire sur les registres des personnes qui ont eu le maniement des deniers du roi, après qu'il nous eut remboursé.

M. d'Abbadie, dans les différentes réponses verbales qu'il nous a faites, semble vouloir insister à éluder le paiement des lettres de sa majesté eu égard à la cherté des effets dont le roi a eu besoin pour le service ; il est vrai que le prix des marchandises a été porté à l'excès, mais nous n'en avons jamais été la cause ; c'est à l'arrêt du 15 octobre 1759 qu'il faut s'en prendre, c'est lui qui a renversé l'ordre et le cours de toutes les opérations de commerce ; il a jeté dans la colonie un germe fécond de discrédit, d'abus et de vexations, dont les contre-coups ont toujours rejailli sur nous. Nous savons qu'il ne suffit pas d'avancer des faits, qu'il faut les prouver, c'est ce que nous allons faire, en vous exposant, dans un narré simple et naïf, la conduite que les circonstances des temps nous a forcé de tenir, depuis que, fondés sur un principe aussi dangereux pour la colonie que funeste au commerce, il a plu à Messieurs les ordonnateurs de cette province de suspendre les tirages des lettres de change pour les papiers de sa majesté répandus sur la place.

L'arrêt du 15 octobre 1759, que nous avons déjà cité, ne fut pas plutôt rendu notoire que les négociants d'Europe cessèrent d'armer pour la Louisiane, ceux de Saint-Domingue agirent de même, les personnes en place chargées de l'administration de la colonie sentirent alors le coup dont elle était menacée ; elles craignirent, avec raison, de voir les habitants de ce continent exposés à la fureur des sauvages, faute de pouvoir leur procurer les douceurs dont sa majesté a coutume de gratifier ses nations : elles appréhendèrent, avec autant de fondement, les horreurs d'une famine et, afin de prévenir des malheurs aussi effroyables, elles invitèrent et encouragèrent les négociants à soutenir la colonie qui semblait être abandonnée de toute l'Europe.

Ce fut dans ce moment de crise que le coup que l'arrêt du 15 octobre 1759 avait porté à la colonie et au commerce parut dans tout son jour ; les négociants, que la nécessité d'expédier leurs bâtiments, mis dans le cas d'avoir besoin de lettres de change, s'adressèrent aux personnes que ce même service concernait et favorisait particulièrement, comme officiers de troupes, écrivains et autres personnes employées au service de sa majesté ; mais quels sacrifices ne fallut-il pas faire pour avoir leurs lettres de change: ceux qui en étaient porteurs ont exigé jusqu'à 400 °/ₒ de bénéfice et par malheur il fallait y souscrire, c'était la loi du plus fort, en sorte que, pour faire une mise hors de 20,000 livres, il fallait courir les risques de 100,000 livres. Voilà, Messieurs, ce qui a occasionné la grande cherté dont le négociant n'a jamais tiré aucun lucre; elle a tourné uniquement au profit de celui qui vendait sa lettre de change. Pour vous convaincre de cette vérité, jetez, s'il vous plait, les yeux sur la copie ci-jointe d'un compte d'armement fait pour la Vera-Cruz, vous verrez qu'à juger des profits, sur la vente des marchandises seulement, les intéressés auraient dû faire une fortune brillante, fortune qui se trouve cependant réduite tout compte fait à un bénéfice de 17 °/ₒ. Le jeu en vaut-il la chandelle ! D'ailleurs, les achats qui ont été faits pour le compte de sa majesté en billets de colonies sont de très petits objets, eu égard à la somme de 6 à 7 millions que nous pensons qu'il y a de papiers répandus sur la place; les fortifications, les détachements pour le roi, les postes des Illinois, la Mobille, etc., ont formé les plus forts capitaux dans les dépenses qui ont été faites pour le service de sa majesté.

Nous avons cru devoir entrer dans tous ces détails pour vous faire sentir que les personnes chargées de l'administration des finances de la colonie ne purent point, sans injustice, violer le droit des gens et de l'humanité, nous laisser plus longtemps dans la misère et dans les gémissements. Ce qui augmente encore nos douleurs, ce sont les sommes que nous avons en papiers à divers négociants d'Europe depuis un temps infini ; dans quel embarras, dans quel désespoir la privation de ces fonds ne peut-elle pas jeter des commerçants qui, pour faire honneur à leurs engagements, auront établi leur confiance sur ces objets.

Nous venons de vous faire, Messieurs, un tableau fidèle des maux que nous avons essuyés jusqu'à ce jour : pénétrons un peu dans l'avenir et daignez réfléchir avec nous sur le sort des expéditions que les armateurs d'Europe viennent de faire et font peut-être actuellement pour cette colonie.

Nous supposons que les cargaisons et pacotilles qui sont entrées depuis deux mois ou qui entreront dans ce fleuve jusqu'au premier septembre forment un capital de 2 millions, prix de France ; les denrées à vendre dans ce pays sont en indigo, pelleterie, etc..., et peuvent monter tout au plus à la somme de 200,000 livres ; voilà donc 1,800,000 livres d'invendu, à moins que les personnes chargées de la gestion des cargaisons, ne se déterminent à vendre en papier, pour joindre de nouveaux capitaux à ceux que plusieurs maisons d'Europe ont en dépôt entre nos mains depuis un temps infini, sans pouvoir en obtenir non seulement le remboursement, mais pas même la consolation de savoir l'époque fixe du temps auquel il plaira à sa majesté d'acquitter les sommes qu'elle doit aux porteurs de son papier. Croyez-vous, Messieurs, qu'un commerce qui n'aura pour base que des principes aussi incertains puisse prospérer et se soutenir bien longtemps.

Nous espérons que vous voudrez bien engager votre député à Paris à faire les démarches nécessaires auprès du ministre pour obtenir des ordres sans lesquels notre ordonnateur nous assure qu'il ne peut acquitter les dettes de sa majesté. Nous sommes écrasés à nous en relever jamais et cette colonie est ruinée sans espoir de retour si, par une suite de malheurs qui planent sur elle depuis cinq ans, il s'écoule encore une année sans que l'on pourvoit à notre remboursement.

Nos représentations sont déposées entre trop bonnes mains pour ne pas en attendre l'issue la plus favorable ; la cause dont il s'agit est celle de tout le commerce d'Europe, intéressé par état à la prospérité du commerce, par devoir et par attachement pour le souverain, à la conservation d'une colonie susceptible des plus grands établissements, lorsqu'on l'envisagera dans son véritable point de vue....

A ce mémoire était jointe copie de la lettre ci-après, adressée, le 6 juillet 1763, à M. d'Abbadie, conseiller du roi en ses conseils, commissaire général de la marine, ordonnateur en la province de la Louisiane (1).

... Avant d'entrer en matière sur les très humbles représentations que vous avez bien voulu permettre aux négociants de la Louisiane de vous faire, nous vous supplions de vouloir bien jeter les yeux sur celles que nous avons adressées en juin 1763, à MM. de Kerlerec et Foucault : ils

(1) En 1764, lorsque M. d'Abbadie reçut l'ordre de Louis XV de communiquer le traité de paix de Paris aux colons, il en fut si affligé qu'il mourut de chagrin.

avaient senti, l'un et l'autre, combien nos demandes étaient fondées, ils avaient reconnu que tout y portait le caractère de l'équité, mais ils nous firent la grâce de nous répondre que leurs pouvoirs étaient resserrés dans des bornes trop étroites pour pouvoir mettre à exécution l'opération de finance qui tient depuis si longtemps en échec le commerce de cette province et de laquelle dépend le salut de la colonie.

Votre arrivée dans ce pays, Monsieur, a comblé nos vœux; elle nous avait d'abord fait envisager la fin de la guerre comme la fin de nos misères, tout semblait nous annoncer que les premiers moments de votre administration auraient été marqués par un triage général de tout le papier de sa majesté répandu dans le public, mais ces diverses espérances viennent de s'évanouir pour nous jeter dans de nouvelles perplexités.

Nous vous déguiserions notre façon de penser, si nous ne vous disions que nos cœurs n'ont pas été remplis d'amertume à la vue de vos premières dispositions, qui ne nous laissent apercevoir, que dans un lointain couvert de nuages, le rétablissement de notre commerce : il est aisé de sentir que c'est consommer sa ruine sans retour, que de différer à remettre l'ordre ordinaire à la partie des finances.

Plus nous réfléchissons sur l'établissement du papier, sur les fins pour lesquelles il a été répandu dans le public et sur la confiance aveugle avec laquelle nous l'avons toujours accepté, moins nous concevons les motifs que peut avoir la cour pour éluder encore, après cinq années d'attente, le paiement d'une dette aussi légitime ? Que seraient devenues les troupes de sa majesté entretenues dans cette colonie, si, par un effort du commerce qui surpassait nos facultés, nous n'avions fourni pendant quatre à cinq ans de guerre à leur entretien ; que seraient devenus les habitants de ce continent exposés continuellement à la férocité des nations barbares qui les environnent, si nous n'avions épuisé toutes nos ressources afin de procurer aux personnes chargées de la conservation de la colonie (et que les malheurs du temps avaient privés des secours d'Europe) les marchandises nécessaires pour apaiser ces nations.

Nous allons entrer dans un certain détail pour vous exposer la triste situation dans laquelle ce pays s'est trouvé pendant la guerre, ce que nous avons fait pour y remédier et les moyens que nous avons mis en pratique pour le soutenir ; puisse la vérité qui nous servira de guide trouver le chemin de votre cœur : la nature y a placé l'amour de la justice, il n'y aura plus désormais d'infortunes dans cette colonie.

Nos ennemis s'étaient si fort attachés à intercepter les secours que l'on expédiait pour cette province, que de 23 bâtiments qui firent voile de différents ports de l'Europe pour ce fleuve, pendant les années 1758, 1759 et 1760, un seul eut le bonheur d'y pénétrer, tous les autres tombèrent au pouvoir des Anglais. Dans quel embarras ne se trouvaient pas alors les personnes en place. Il s'agissait, d'un côté, d'entretenir les troupes de sa majesté et, de l'autre, de pourvoir aux besoins les plus urgents des

sauvages : comment remplir ces deux objets ? Partout on rencontrait des obstacles à surmonter et des difficultés à vaincre. Les magasins du roi étaient vides. Le fatal arrêt du 15 octobre 1759 avait fait perdre le crédit aux lettres de change tant en Europe qu'en Amérique. Les négociants donnèrent dans cette occasion des preuves de leur zèle et firent connaître que leur ardeur pour le bien du service ne s'était pas ralentie : les uns armèrent sous pavillon français, les autres sous pavillon neutre et, au moyen de quelques indigos, pelleteries et piastres qu'ils firent passer dans les colonies, ils introduisirent, ici, sinon tous les secours nécessaires, du moins les plus essentiels. Nos piastres et les autres denrées nous ont produit des bons de caisse que sa majesté et les particuliers nous ont donnés en paiement des marchandises que nous leur avons procurées. On nous dira peut-être que les bénéfices considérables que donnent souvent ces sortes d'opérations nous mettent à même de souffrir un délai pour le remboursement de notre papier ; il est aisé de prouver que ces profits immenses n'existent que dans les idées vagues qu'ont pu s'en former les personnes qui ne connaissent qu'imparfaitement la partie du commerce. Voici, Monsieur, le compte fidèle d'un armement fait en dernier lieu pour la Vera-Cruz, sur lequel les intéressés n'ont eu que 17 °/₀. Vous trouverez, Monsieur, que les prix extraordinaires sur lesquels on a été obligé d'établir les ventes des cargaisons sont réduits à bien peu de choses : il serait facile de vous citer des expéditions qui n'ont pas donné au-delà. Un dogre expédié par le sieur Maxent pour la Vera-Cruz n'a donné aux intéressés, malgré un fret de 17,000 livres qu'il a eu du roi, qu'environ 75 °/₀ ; que l'on y ajoute 50 °/₀ d'assurance, il restera net 25 °/₀ pour les armateurs.

Convenez qu'après de pareils faits mis en évidence, il n'est pas flatteur pour des commerçants qui soupirent après leurs biens depuis si longtemps d'avoir pour toute réponse lorsqu'ils en demandent le paiement, qu'il y a des arrangements à prendre et des revisions à faire avant de liquider les dettes de sa majesté ; ces arrangements et ces revisions n'ont aucun rapport direct ni indirect avec notre commerce, les lois et l'équité exigeraient au contraire que, sans nous faire languir plus longtemps, nos déboursés nous soient enfin payés.

Nous avons fait crédit à sa majesté, depuis cinq ans, avec une facilité et une confiance dont on trouve rarement des exemples, ce n'a jamais été par une contrainte servile, mais par un sacrifice libre et généreux, le seul qui convient à des Français.

Soumis et dévoués à votre autorité, nous révérons, nous chérissons tout ce qui en porte le caractère, tout ce qui peut en perpétuer l'image à nos yeux, mais nous ne pouvons nous dispenser de vous déclarer avec effro que l'ordonnance que vous avez rendue porterait le dernier coup au commerce et achèverait de précipiter la ruine de la colonie, si, par un effet de votre bienveillance, vous ne daignez porter un adoucissement aux maux que les termes de cette ordonnance semblent nous annoncer. Nous ne voyons

pas, Monsieur, qu'il soit nécessaire pour subvenir aux dépenses du service de mettre un nouveau papier sur la place avant d'avoir retiré et payé l'ancien. Si, en attendant que vos grandes occupations vous aient laissé le loisir de mettre la dernière main aux finances, vous avez besoin de fonds dans la caisse, nous vous offrons, à titre de prêt, telle somme que vous jugerez à propos. Permettez-nous de vous observer que, si une nouvelle monnaie paraissait sur la place pendant que l'autre subsiste, vous seriez tous les jours dans le cas d'exercer la rigueur des lois pour arrêter les agios qui naîtraient infailliblement d'un papier auquel il paraît que vous attachez un privilège sur l'ancien, pour en avoir des lettres de change.

L'arrêt du 15 octobre 1759 que nous avons déjà cité, avait diminué la confiance du public sur le papier : l'ordonnance que vous venez de rendre la lui ferait perdre tout à fait. Ceci mérite de votre part la plus grande considération, nos ressources, notre crédit, les débris de nos fortunes sont fondés sur ce papier ; nous n'avons pas d'autre moyen pour subsister et ce moyen disparaîtra si, aux quatre sortes de papiers qui circulent sur cette place, vous en ajoutiez une cinquième qui ensevelirait les autres dans l'oubli.

Nous vous supplions de vouloir bien nous dispenser de la déclaration humiliante d'obliger chaque particulier à mettre au jour la nature de toutes ses affaires et d'indiquer les personnes avec qui chacun peut avoir des liaisons d'intérêts : cela nous paraît impraticable par bien des raisons que vous sentirez bien mieux que nous ne pourrions vous le démontrer. Nous sommes d'ailleurs assurés, qu'après que vos sérieuses occupations vous auront permis d'étendre vos regards sur la conduite des négociants de cette ville, sur leur droiture et sur le désintéressement avec lequel ils se sont prêtés au bien du service dans toutes les occasions, vous leur rendrez la justice qui leur est due, et, sans prétendre ni attaquer, ni soupçonner l'équité des personnes qui ont eu le maniement des finances, nous pensons que c'est dans leurs registres que vous devrez trouver les éclaircissements que vous désirez : les ordres de paiements, les entrées et les sorties dans les magasins du roi, soit dans les postes à la Nouvelle-Orléans ; les motifs pour lesquels les dépenses ont été faites semblent des indices infaillibles.

Au reste, nous savons que les différents objets sur lesquels vont rouler vos opérations ne pourront pas se terminer dans un jour et nous attendrons sans le moindre murmure le terme que l'étendue de vos projets exige. Nous avons en conséquence l'honneur de vous offrir de nouveau le papier dont vous aurez besoin pour les nouvelles dépenses.

Que de maux prennent leur source dans le défaut de paiement du papier, le négociant est dans l'inaction, et au lieu de fomenter son commerce, ce qui ferait fleurir la colonie, il consomme journellement ses capitaux, pour les besoins de la vie portés à des prix qui font trembler. L'habitant qui trouvait chez le commerçant du crédit et des ressources pour renforcer son atelier, ne peut seulement pas remplacer les nègres qu'il a perdus depuis

six ans, et bien loin de pouvoir augmenter ses revenus en denrées propres pour l'Europe, à peine peut-il cultiver les vivres nécessaires pour l'entretien de sa famille et de ses esclaves : une navigation de cent bâtiments par an qui resteraient dans le fleuve, si le papier était converti en lettres de change, se trouvera réduite à huit ou dix par la difficulté des retours ; combien de matelots de moins pour l'état ?

Combien n'en aurait-il pas coûté à sa majesté, si elle avait persisté à vouloir faire passer directement d'Europe, pendant la guerre, les secours nécessaires à la colonie. Il ne faut pas être grand calculateur, pour démontrer que cette province aurait dépensé quatre fois plus qu'elle n'a fait. On a reconnu que de dix navires qui partaient des ports de France, rarement il en arrivait deux à bon port ; on peut donc conclure sans rien hasarder qu'au lieu de 6 à 7 millions de papier que nous supposons y avoir sur la place, il en aurait coûté à sa majesté 30 à 35 millions qui seraient sortis de ses caisses. Elle en est aujourd'hui quitte pour un cinquième, dont ses trésoriers n'ont pas encore déboursé le premier sol.

Daignez considérer notre situation : pour peu que vous ne différiez à nous rembourser en lettres de change les sommes qui nous sont dues au trésor, vous coupez le fil de nos négociations, vous vous priverez vous-même des efforts de notre zèle et des secours abondants que vous pourrez tirer de nous dans l'occasion, et nous serons à la fin réduits à réclamer votre commisération pour notre propre subsistance...

A cette lettre, M. d'Abbadie avait répondu le 12 juillet 1763 :

... Je ne puis répondre quant à présent aux différentes représentations que vous me faites par votre requête que j'enverrai à M. le duc de Choiseul. Vous aurez pour agréable de vous conformer à l'ordonnance que j'ai rendue le 3 de ce mois, concernant les arrangements qui ont rapport à la liquidation du papier du roi répandu dans le public...

On le voit, les difficultés occasionnées pour le paiement des lettres de change existaient en France ainsi que dans nos colonies d'Amérique. Le gouvernement était dans l'impuissance d'y faire face et cela par sa faute, ayant eu une confiance aveugle dans ses agents aux colonies, qui, pour la plupart, avaient commis des actes indélicats, sinon condamnables, profitant de la guerre pour faire fortune au détriment du trésor public. Ne pouvant les atteindre tous, ces coupables, le roi ordonna d'abord la suspension provisoire des lettres de change, puis il finit par les réduire, faisant supporter aux porteurs une perte très sensible, alors que les véritables prévaricateurs n'étaient autres que ses agents, dont

la vérification de leurs écritures aurait permis de montrer toute leur culpabilité.

Il en résulta qu'un grand nombre de négociants ne purent supporter une perte si grande et furent forcés de déposer leurs bilans : Aussi, vit-on à la Rochelle, en particulier, des négociants honorables contraints de se déclarer en faillite par la faute du gouvernement.

Le 8 mars 1764, les négociants rochelais adressèrent à la chambre de commerce un nouveau mémoire qui fut transmis aussitôt à M. le duc de Choiseul et à M. le contrôleur général. Il portait ce qui suit :

La suspension du paiement des lettres de change du Canada nous a livré à des maux si pressants que nous avons été forcés plusieurs fois d'en faire le triste tableau. Nous ne pouvons douter que nos malheurs aient excité la sensibilité du ministre ; il n'a pas vu sans douleur tous les canaux du commerce engagés, des familles riches, en papier légitimement acquis, réduites à la plus affreuse misère faute de circulation, des maisons de commerce accréditées obligées de suspendre leurs payements, enfin l'inaction générale de tous les négociants dont la fortune s'est trouvée en effets qui n'ont aucun cours sur les places de commerce.

Ce sont des maux réels dont on nous avait promis d'arrêter le progrès. Si nous n'avons point encore vu les effets de ces promesses, la cause en était connue et nous attendions, avec une impatience proportionnée à la grandeur de nos besoins, la décision de ce procès qui devait être un préalable aux arrangements que sa majesté voulait prendre pour le paiement du papier dont nous sommes porteurs.

Ce moment est enfin arrivé, les prévaricateurs auteurs de nos maux sont jugés, il ne reste plus qu'à soulager les négociants qui ont été si longtemps victimes de ces brigandages. Par combien de motifs ne devons-nous pas espérer un regard favorable du ministère : chacun de nos malheurs est un titre pour réclamer sa protection dans cette circonstance.

De onze vaisseaux que les négociants de la Rochelle avaient expédiés au Canada en 1758, temps auquel ils cessèrent leurs envois, neuf des plus gros tombèrent entre les mains de l'ennemi. On retira, en papier, les débris de leurs fortunes et, l'année suivante, on leur envoya, en même monnaie, une partie de leurs reliquats.

L'arrêt du 15 octobre 1759, qui annonça la suspension du paiement de ces effets, fut, pour le commerce de la Rochelle, un vrai coup de foudre. Revenus de notre première consternation, nous nous livrâmes à l'espérance qu'on nous offrait d'être payés après la paix avec intérêt. L'arrêt du

24 décembre 1762 a soutenu notre confiance : dans le préambule de cet arrêt, sa majesté dit précisément qu'elle veut, immédiatement après le jugement des accusés, pourvoir sans délai de la manière la plus équitable à l'acquittement des différents papiers qui ont cours dans cette colonie.

La nouvelle prorogation du délai pour faire la déclaration accordée par l'arrêt du 6 janvier a vivement alarmé le commerce, ce n'est certainement pas en faveur des négociants de France qu'elle a été accordée, tous les papiers dont ils sont porteurs étant déclarés ; si l'objet de la prorogation a été de favoriser la déclaration du papier resté au Canada, il se trouvera encore insuffisant par la négligence des commissionnaires. Le commerce serait donc encore affligé de nouvelles prorogations qui reculeraient l'acquittement du papier qui a eu cours dans cette colonie.

Aujourd'hui que les coupables sont connus et punis, que des restitutions ordonnées font rentrer dans les coffres des sommes qui en étaient sorties par des voies illicites, ne devons-nous pas espérer voir enfin le terme de nos peines. Le meilleur des rois et ses ministres bienfaisants jetteront un regard sur nos calamités et ils décideront.

De toutes les classes de citoyens, celle des négociants est assurément celle dont les malheurs portent une atteinte plus directe et plus sensible à la richesse de l'état. Il serait facile de démontrer que l'argent qui circule dans le commerce rend au roi plus de 20 %; ainsi, dans cinq années, les capitaux rentreraient dans les coffres de sa majesté : il n'est donc point de dettes plus onéreuses à l'état que celles qui regardent le commerce. Le paiement ne peut en être retardé sans tarir une partie de ces sources abondantes qui doivent remplir les coffres du roi. L'argent, entre les mains des négociants, de ceux surtout qui font le commerce maritime, rend, comme nous l'avons dit, 20 % au roi, par les droits imposés sur le commerce et sur les marchandises qu'ils apportent dans le royaume, qui paient des droits de consommation. Au lieu de cet avantage réel, le roi promet de payer aux négociants des intérêts ; c'est donc annuellement une différence de 25 % pour le roi. Ce calcul fait sur plusieurs millions paraît effrayant, mais il n'est pas moins exact. Il résulte encore du retardement des paiements d'autres maux également réels pour l'état.

Un grand nombre de négociants et d'habitants riches du Canada attendent que le sort de ce papier soit fixé pour se décider eux-mêmes à repasser en France ou à rester sous la domination anglaise : le terme des émigrations réglé par le traité de paix expire au mois de septembre prochain. Si le sort des lettres de change était encore longtemps incertain, l'état perdrait sans ressource cette foule de sujets dont la fortune doit faire un objet considérable ; mais, sans nous occuper de manufactures, il suffit de nous arrêter à ceux qu'affligent journellement le commerce.

On mit beaucoup moins de vaisseaux marchands sur les chantiers, parce que l'on ne put pas satisfaire des ouvriers avec du papier. On fait moins de navigation et par conséquent il se forme moins de matelots. Les plus

belles opérations du commerce sont différées et renvoyées à d'autres temps, faute de moyens. L'industrie elle-même est enchaînée dans nos ports, tout languit, tout souffre de proche en proche, mais les porteurs des lettres de change du Canada sont les plus à plaindre, puisqu'ils ne trouvent depuis longtemps dans le papier aucune ressource contre les horreurs de l'indigence ..

Le gouvernement de Louis XV, qui avait cherché à se réhabiliter de la décadence dans laquelle il précipita notre domaine colonial, par la condamnation qu'il obtint contre les prévaricateurs au Canada, ne s'occupa nullement après le jugement rendu — 10 décembre 1763 — d'acquitter les lettres de change dont le commerce était porteur, bien que le roi ait annoncé, par son arrêt du 24 décembre 1762, qu'il serait pourvu au paiement des papiers en usage dans cette colonie, aussitôt le jugement des accusés. Il lui était impossible de faire face à une si grande dépense, tellement ses ressources étaient épuisées, et il ne lui resta qu'un moyen, celui de suspendre d'abord le paiement des lettres de change des colonies, puis de les réduire, ce qui équivalait à une faillite.

Cette suspension de paiement présentait en outre une gravité très grande à l'égard des Français du Canada qui, par les termes du traité de paix, pouvaient revenir en France et y transporter leurs effets, sans être gênés dans leur émigration, mais seulement dans un délai de dix-huit mois, à compter du jour de l'échange des ratifications du traité. L'on conçoit aisément que bon nombre de ces Français, attachés au sol du Canada par les liens de l'habitude et de la possession, ne purent rentrer en France ; mais, en dehors de ceux-là, combien de familles furent perdues pour nous, ne pouvant laisser le Canada sans pouvoir obtenir le paiement du papier dont elles étaient propriétaires. L'état français dut, de la sorte, empêcher le retour de négociants et d'habitants riches, au grand détriment de la France ; ces habitants ne pouvant consentir à abandonner du papier qui ne pouvait se négocier et sur lequel ils fondaient encore quelques espérances : ils durent expier les fautes des prévaricateurs et rester sous la domination anglaise.

Il était indubitable que de grandes malversations avaient eu lieu ; mais elles furent exagérées, comme on peut s'en convaincre

en comparant les dépenses du Canada avec celles faites pour les colonies anglaises durant cette guerre. La disette des vivres et marchandises causée par les interruptions des communications avec la France et l'abandon dans lequel les habitants laissèrent leurs terres, pour concourir à la défense de la colonie, vinrent décupler les dépenses. De 1,700,000 livres qu'elles étaient en 1749, elles s'élevèrent successivement chaque année et arrivèrent à 27 millions par an, soit au total plus de 123 millions dépensés de 1749 à 1760. De cette somme, l'état restait devoir 82 millions, dont : 41 aux Canadiens, 34 en ordonnances et 7 en lettres de change. Des négociants et officiers anglais achetèrent à vil prix une partie de ces papiers qu'ils revendirent argent comptant à des facteurs français sur la place de Londres, alors qu'il était stipulé au traité de 1763, que les billets et lettres de change seraient exactement payés aux Canadiens, d'après une liquidation faite en temps convenable, en évitant que les billets et lettres que les sujets français pourraient avoir ne soient confondus avec ceux qui étaient en possession des nouveaux sujets du roi de la Grande-Bretagne. C'est sur la demande du roi d'Angleterre que cette déclaration fut faite, dans le but évident de favoriser les Canadiens-Français, mais les réserves stipulées par la cour de France ne leur permirent pas de profiter entièrement de cet avantage.

La chambre de commerce de la Rochelle reçut de M. Glemet, négociant à Paris, à la date du 3 mai 1764, la lettre dont la teneur suit :

... La suite d'engourdissement dans lequel ont été et sont encore aujourd'hui les chambres de commerce intéressées à la suspension du payement des lettres de change du Canada, le peu d'empressement qu'elles se donnent auprès des ministres, pour engager l'état à faire donner à ce papier un sort qui rétablisse son crédit, en assurant l'époque fixe de son remboursement, ne peut devenir que de plus en plus funeste au commerce en général, et en particulier à ceux qui ont majeure partie de leur fortune en ces effets et qui les ont légitimement acquis.

Vous n'ignorez pas, Messieurs, quel a été le motif de la suspension du paiement de ce papier ? Vous pouvez peut-être présumer, avec quelque sorte de raison, que l'état n'en rétablit pas le crédit pour gagner du temps à

l'acquittement. Ce serait faire une trop grande injustice au ministère de penser que c'est là la raison, puisque le roi s'est engagé par un arrêt de son conseil à en payer les intérêts. Le ministère est trop clairvoyant pour ne pas sentir que, plus le paiement sera retardé, plus l'objet deviendra onéreux à l'état de plusieurs façons.

Il est d'autres causes, Messieurs, qui empêchent le règlement qu'on attend, avec autant de raisons qu'il y aurait de justice à le faire promptement. Je crois voir ici les choses de fort près et en même temps je crois, pour l'intérêt du commerce, devoir vous prévenir qu'il y a ici des gens, et j'en connais, qui ont leur intérêt particulier à chercher à surprendre la religion des ministres sur cet objet. Il est vrai que le total de la dette qui se monte au-dessus de 75 millions est effrayant et c'est de ce principe, par des démonstrations fausses, qui portent les gens dont je viens de parler à démontrer par des mémoires qu'ils ont donnés, qu'il serait juste et avantageux à l'état de faire une réduction générale sur la totalité de la dette, sans faire de distinction des porteurs qui ont légitimement acquis leurs papiers, de ceux qui ont participé de manière ou d'autre, à toutes les infidélités qui se sont commises au Canada.

Il est à craindre que le système pernicieux d'une réduction générale ne prévale sur celui d'un examen, malgré les démonstrations que l'intérêt public et celui de l'état m'ont autorisé à donner sur la nécessité et la possibilité de faire cet examen. J'envoyai, le courrier dernier, à M. Charles Ranson (1), copie des dernières observations que j'ai faites au ministre : j'espère qu'il vous les aura communiquées.

Toutes les chambres et particulièrement les négociants qui souffrent depuis cinq ans du retardement du paiement de ce papier se récrieront peut-être sur la longueur du temps que tiendra encore cet examen ; mais, en suivant le plan que j'ai donné, il est clair comme le jour que cela ne différera pas plus de quatre mois le sort que l'état fera au papier, et en supposant que l'examen différât d'un an cette question, je crois qu'il n'est pas de porteur légitime qui ne le préférât à une réduction telle modique qu'elle fût, mais qui ne serait pas moindre de 50 °/。 sur les lettres de change tirées en 1759 et en proportion sur celles tirées les années précédentes.

Je crois donc devoir vous avertir et vous engager, sans perdre de temps, à faire de vives représentations aux ministres et même au conseil d'état sur cet objet, en demandant un examen et en offrant les preuves les plus convaincantes de la légitime acquisition des effets. Je crois même que, pour le bien de la chose, les places devraient nommer quelqu'un *ad hoc* pour être ici et suivre cet important objet, d'autant mieux que les députés ne se donnent guère de mouvements : peut-être n'ont-ils pas d'ordres assez précis pour suivre cette affaire....

(1) Négociant à la Rochelle.

La chambre jugea devoir communiquer cette missive aux négociants intéressés à ces lettres de change et dans une assemblée tenue le 11 mai 1764, il fut décidé que M. Glemet serait prié de se charger de cette affaire avec M. Pascaud, député du commerce, les frais pouvant en résulter devant être supportés par les intéressés, suivant répartition faite par la chambre.

Cette décision fut rapportée dans une assemblée générale du commerce tenue le 18 mai, jusqu'après l'examen d'un nouveau mémoire déposé dans la séance du 15 mai, remis à l'étude de MM. E. Belin, Papineau, de La Croix, Carayon, Bridault, Perdriau, Demontis et Couillandeau, anciens directeurs ; puis il fut arrêté que ce nouveau mémoire, dont nous n'avons pu trouver trace dans les archives de la chambre, serait adressé aux ministres, et que M. Glemet serait invité à s'entendre avec M. Pascaud, qui pourrait s'adjoindre une autre personne si cela était nécessaire.

Un arrêt du 2 janvier 1764 régla la forme et la distribution des reconnaissances données en paiement des lettres de change et billets de monnaie du Canada, suivant la liquidation prescrite par un arrêt du 29 juin précédent. Ce règlement subit encore bien d'autres modifications, la liquidation des dettes de l'état n'étant pas chose facile.

En septembre 1764, M. Pascaud informait la chambre que ces dettes se liquidaient chaque jour, que les négociants de France étaient payés de celles de 1756, 1757 et 1758 ; mais que celles de 1759 et des années suivantes étaient réduites de moitié.

Le commerce rochelais ne crut plus devoir intervenir dans cette question, laissant au gouvernement toute la responsabilité de cette véritable banqueroute, en refusant de payer ses dettes. Ce désastre, joint à tout ce que le Canada avait souffert déjà, n'était pas fait pour nous attacher les Canadiens, dont le drapeau français flottait depuis plus de deux siècles sur le territoire, où il avait été planté et défendu avec tant de vaillance, d'abnégation et de fermeté.

En 1765, les Canadiens furent invités à faire la déclaration de

leurs papiers à des commissaires chargés de faire passer, en Angleterre, les états dressés. Il y eut 1639 dépôts de bordereaux se montant à une somme considérable; mais, livrée à l'agiotage, partie de cette somme fut acquise par des spéculateurs, moyennant des valeurs nominales. En mars 1766, une nouvelle convention fut signée entre la France et l'Angleterre pour liquider ce qui restait dû. Il fut arrêté qu'il serait créé des reconnaissances ou contrats de rente à 4 1/2 °/₀, qui suivraient le sort des autres dettes de l'état.

On peut conclure de tout cela que la guerre n'occasionna pas l'épuisement du trésor auquel les ministres ont cherché à attribuer les malheurs de la France, et que l'accusation portée contre les fonctionnaires du Canada avait pour but de faire retomber sur ces derniers et non sur les ministres, véritables auteurs des désastres, la responsabilité des évènements et la haine de la nation.

CHAPITRE II.

Règlement des affrètements pour le service du roi et des fournitures faites pour la marine et pour les colonies.

La marine royale, par son épuisement, allait entraîner dans sa ruine celle de tous nos ports marchands de France et de nos colonies d'Amérique; mais on se préoccupait peu de cela à la cour de Louis XV, pas plus du reste que de nos magnifiques possessions d'Asie, dues au génie de Dupleix.

Le roi d'Angleterre, à l'ouverture du parlement, le 13 novembre 1759, après avoir exposé les principaux succès de ses armées, avait déclaré qu'il n'avait point commencé la guerre avec des vues ambitieuses et qu'il était fort éloigné de la continuer par un motif de ressentiment; qu'il désirait sincèrement voir la paix

rétablie et qu'il écouterait volontiers les propositions qui pourraient lui être faites, pourvu qu'elles soient honorables pour lui et pour ses alliés.

En Europe, on crut un instant à cette déclaration et les Etats généraux de Hollande proposèrent la tenue d'un congrès à Bréda — avril 1760. — L'Angleterre accepta cette proposition en principe, mais elle redoubla d'ardeur dans les préparatifs d'une nouvelle campagne. De l'avis des gazettes anglaises, malgré les forces navales considérables dont l'Angleterre disposait, le commerce ne cessait de souffrir des prises faites par les armateurs français. C'était un motif pour écarter tout arrangement pacifique.

Seule la guerre de course rachetait les revers de notre marine de guerre.

Nous avons déjà eu l'occasion de montrer dans la 4e partie de cet ouvrage, *Marine et Colonies, de 1749 à 1763*, combien le ministère français était disposé à ralentir les armements en course après les avoir encouragés. Il finit par les rendre impossibles, par les affrètements qu'il fit — disons les réquisitions — de tous les navires disponibles, sans s'inquiéter des paiements qui devaient en être la conséquence.

Au début de la guerre de nombreux navires avaient été pris par le port de Rochefort pour le service du roi, des fournitures y avaient été faites pour la marine et les colonies. Un arrêt des 18 et 29 octobre 1757 détermina la forme de la constatation des créances et le délai dans lequel elles devaient être présentées. Les armateurs rochelais s'adressèrent à l'intendant du port de Rochefort pour obtenir les pièces nécessaires à l'établissement de leurs créances, mais leurs sollicitations demeurèrent sans résultat : ils s'adressèrent alors à la chambre de commerce de la Rochelle, la priant d'intervenir en leur faveur. En même temps, M. de Ruis Embito, intendant de la marine à Rochefort, faisait savoir que pour établir le net des créances, il fallait en déduire les objets de compensation. Avis en fût donné aux intéressés, au nombre de 18 pour le port de la Rochelle.

En 1760, faute de fonds, non seulement les créanciers n'étaient pas encore réglés, mais à plusieurs on fit des réductions très fortes.

Les négociants, privés de ressources importantes qu'ils auraient pu employer avantageusement dans des affaires commerciales, présentèrent à la chambre de commerce le mémoire explicatif qui suit :

Les négociants de cette ville ne peuvent se dispenser de vous faire part des justes alarmes que leur cause le travail de MM. les commissaires établis par le roi, pour vérifier les dettes de la marine. Quoique leur commission soit bornée au simple examen des créances et des titres qui les fondent, le préposé qu'ils ont établi pour prendre connaissance des détails s'arroge le droit, non de contester la validité des titres, mais de proposer des diminutions arbitraires qui ont été adoptées par plusieurs avis et jugements rendus par MM. les commissaires.

Si les pactes du commerce étaient susceptibles de fraudes ou de manœuvres sourdes, on pardonnerait à ce préposé de donner carrière à ses soupçons ; mais le commerce ne connaît point et ne connaîtra jamais ces voies d'acquérir aussi honteuses que perverses.

Quand on pourrait ici se défier de la cupidité des contractants, osera-t-on en faire tomber le soupçon sur ceux avec qui ont été faits ces actes : ce sont des commissaires généraux, des contrôleurs, des intendants de la marine, ce sont les ministres eux-mêmes.

Presque tous les traités ont été passés dans des assemblées publiques de négociants appelés par des affiches de toutes les villes du royaume et même des pays étrangers ; ils ont été faits au concours et au bail au rabais, avec toutes les formes prescrites par les ordonnances ; quoi de plus authentique ? D'ailleurs, qui peut mieux juger du prix des marchandises et des cours des affrètements que MM. les officiers des ports du roi, qui ont ces objets continuellement sous les yeux.

Dans quelles circonstances, ce préposé forme-t-il le dessein de diminuer la masse des biens du commerce ? Ignore-t-il les pertes énormes que la guerre cause à ces négociants, le discrédit général, la cessation des entreprises de tout genre ? Veut-il porter le dernier coup à leur fortune, à leur liberté, à leur honneur ? Il voit par lui-même l'immensité de leurs créances sur la marine et, par l'ancienneté des titres, il peut juger de ce qu'ils souffrent de la retenue de leurs fonds.

Que ce préposé discute avec la plus scrupuleuse attention les suites qu'ont eu les traités, qu'il voie si les conditions en ont été exactement remplies, qu'il s'assure de la validité des pièces qu'on lui présente et du degré de confiance qu'elles méritent, à la bonne heure ; mais qu'il se permette de toucher à la substance de ces actes, qu'il en détruise l'essence et règle à son gré des prix convenus par des marchés exécutés, c'est une entreprise intolérable.

Ce droit de réduire les prix, MM. les commissaires ne l'ont pas eux-

mêmes, leur commission ne s'étend qu'à l'examen et vérification des dettes de la marine, sur les titres qui leur sont présentés, pour, sur leur avis, être pourvu au paiement : comment MM. les commissaires auraient-ils ce droit, le roi n'a pu le leur donner, puisqu'il est partie dans ces actes et quand sa majesté traite avec quelqu'un de ses sujets, elle ne suit point d'autres lois que celles qui lient et obligent entre eux ses sujets mêmes. Ces lois des contrats qui font la sûreté des conventions et la base de la tranquillité publique, le roi les maintient et les appuie de son autorité dans ses parlements, dans ses conseils, dans toutes ses cours de justice. Permettrait-il qu'un tribunal particulier s'en écartât, même sous le prétexte de rendre la condition de sa majesté meilleure.

Par là, quelque autorité que puisse avoir le tribunal de MM. les commissaires et particulièrement M. le préposé dans ses fonctions, elle ne peut s'étendre jusqu'au point d'attaquer des titres aussi respectables, faits par des ministres et intendants de la marine revêtus des pouvoirs de leur roi et des plus dignes à tous égards de la confiance de sa majesté, par leur probité et leur zèle pour son service , contractés et exécutés de bonne foi de la part des négociants. Si de tels traités pouvaient être attaqués, qui oserait à l'avenir en souscrire d'autres et prendre aucun engagement pour le service du roi ? Celui qui contracterait perdrait dans l'instant tout son crédit, puisque n'ayant rien d'assuré, ni sur les prix de ses marchés, ni sur les paiements, il mettrait dans la plus grande incertitude sa fortune et celle des autres, et alors quel secours le roi pourrait-il attendre de ses peuples ? Il ne lui resterait plus que la voie de l'autorité que le souverain n'emploie jamais qu'à regret et qui, dans l'exécution, trouve mille obstacles et des lenteurs capables d'exposer l'état aux plus grands malheurs. Cette défiance se ferait encore plus vivement sentir chez l'étranger, qui se refuserait à tous les besoins.

Quel contraste ! Au même temps que le roi veut rendre justice à ses sujets, assurer leur bonheur et leur fortune, maintenir la confiance et la foi publique et qu'il établit un tribunal à cet effet, M. le préposé ne craint point d'adopter des principes qui s'opposent à toutes ces vues.

Quand il serait vrai que la mission du préposé irait jusqu'à fixer de nouveaux prix et de nouvelles conditions, oserait-il se flatter de réunir assez de connaissances pour juger équitablement de la valeur de cette multitude d'objets qu'il n'a point vus et qu'une infinité de révolutions et de circonstances peuvent faire varier. Sait-il la qualité des marchandises qui ont été fournies, les frais de voiture à raison de la distance des lieux et la difficulté des transports ? Connaît-il le coût des navires et des armements et combien toutes ces dépenses ont pu augmenter, ou à raison de la célérité des expéditions ou par mille obstacles imprévus.

Loin que M. le préposé soit muni de toutes ces connaissances, il paraît qu'il n'a pas même consulté ceux qui auraient pu lui donner des lumières sur les parties qu'il entreprend de discuter. Ses calculs sont sans justesse,

ses principes hasardés et souvent contradictoires, et ce qu'il y a de plus étonnant c'est qu'il en tire des conséquences diamétralement opposées à celles qui en sortent. Par exemple, pour fixer le fret de 1758, il prend pour règle le fret de 1756 avant la déclaration de guerre : ces deux époques emportent une différence énorme dans les risques et, par une suite nécessaire, dans la valeur du fret. S'il était question d'entrer dans des détails, on rapporterait le prix courant des assurances et du fret de chaque année, lequel a toujours été, dans le commerce, au-dessus de celui qui a été stipulé par les traités faits avec le roi. Autre méprise ; il prend pour base un fret accordé en pleine paix pour fixer celui de la guerre ; voici comme il opère ; il dit : le fret était pour l'île Royale en temps de paix à 80 livres, qu'on y ajoute 55 °/. de prime d'assurance, on verra que le fret doit être de 124 livres. Quelle foule d'erreurs ! Le fret ne peut être assuré et l'ordonnance le défend. L'assurance porte sur le coût du navire et sa mise hors, et c'est le seul objet qu'on peut faire assurer. Par là, un navire de 250 tonneaux dont le coût ne serait que de 50,000 livres revient à l'armateur, par les 55 °/. de prime, à 115,555 livres 2 sols 5 deniers. Cette somme qui est beaucoup au-delà du double de la valeur du navire, doit évidemment faire monter le fret en même proportion ; au lieu que, par l'opération du préposé, ce fret revient à rien, puisque assurant à 55 °/. les 124 livres qu'il alloue, l'armateur ne recevrait que 55 livres 16 sols. Le calcul qui sera mis au pied du présent mémoire donnera encore plus de jour à cette opération.

On ne relèvera point ici les autres erreurs du préposé : presque toutes ses observations sont autant de paralogismes et d'inconséquences. C'est pourtant sur de tels principes que les négociants voient décider de leur sort. Peuvent-ils se dispenser de se pourvoir contre les arrêts qui sont intervenus et qui se rendront encore.

Ils y seront d'autant plus autorisés que tous ces affrètements ont eu des suites malheureuses. Pas un seul des navires de la Rochelle frétés au roi n'est revenu dans nos ports ; ils ont été pris, soit en allant, soit en revenant : on ne leur a jamais accordé d'escorte pour les îles et ceux qui, dans nos colonies, ont attendu longtemps et avec beaucoup de dépense l'escorte des vaisseaux du roi, n'ont été convoyés que jusqu'au débouquement où ils ont été abandonnés et ensuite pris. Les mêmes vaisseaux du roi leur ont enlevé leurs équipages qu'il a fallu remplacer à des prix excessifs, puisqu'il y a tel navire à qui les remplacements ont coûté plus de 25,000 livres. Est-ce avec de pareils événements que les entreprises peuvent arriver à une fin heureuse ? Aussi tous ces affrètements ont-ils causé des pertes énormes. Ce que les armateurs réclament du roi n'est donc que les débris de leurs fortunes. La retenue qui leur est faite depuis deux, trois et quatre ans, les diminuent encore et en met un grand nombre hors d'état de faire honneur à leurs engagements.

On ajoutera ici une nouvelle observation bien propre à faire voir que les principes du préposé ne s'accordent pas avec les intentions de sa majesté.

Quand il s'agit du fret des marchandises chargées dans les vaisseaux du roi, on suit à la lettre les conditions des connaissements à quelque prix qu'elles soient portées. Les négociants ont payé 500 livres par tonneau de pelleteries embarquées dans l'*Outarde* et jusqu'à 20 sols par livre d'indigo, dans l'escadre de M. de Kersaint, malgré que le prix de ce fret soit exorbitant et, on ose le dire, sans exemple (1).

C'est sur des motifs aussi légitimes que les négociants implorent la justice et les bontés du roi. Toute leur fortune va être ébranlée, si les bizarres principes du préposé de la commission sont adoptés. Les affaires de commerce ne sont pas de nature à pouvoir soutenir des liquidations et des réductions : tout y est appuyé sur des calculs de proportion et les stipulations n'y augmentent qu'en raison des plus grands risques et des plus grandes dépenses. Tout l'art du négociant consiste à comparer ces rapports et c'est de leur résultat que se forme cette combinaison générale des prix connus sous le nom de cours de place, à laquelle les négociants ne peuvent refuser d'acquiescer, parce qu'elle est pour eux une règle évidente et décisive de la situation actuelle du commerce. Quel est le négociant qui oserait revenir contre un marché convenu sur le pied du cours et à plus forte raison au-dessous du cours ? Et dans quel tribunal serait-il écouté ? C'est que les conventions qui ont pour base le cours de la place ne peuvent être susceptibles ni d'erreurs ni de surprises ; c'est que la plus rigoureuse justice y est rendue aux parties et que ni l'un ni l'autre ne pourrait s'écarter du cours sans une injustice énorme. Or, tous les traités faits avec le roi ont été conclus même au-dessous du cours.

Les négociants n'ont donc obtenu dans ces marchés que des conditions d'une justice étroite et telles qu'ils ne pouvaient en stipuler de plus désavantageuses sans s'exposer à des pertes certaines. De pareils titres donnent-ils prise à la censure et entreprendre de les réduire n'est-ce pas évidemment toucher aux capitaux mêmes qui ont été employés à former les entreprises ?

Les négociants prient MM. les directeur et syndics de la chambre de commerce d'appuyer de leurs sollicitations, auprès du conseil, les raisons exposées dans ce mémoire et de le supplier très humblement d'arrêter le cours des conclusions de ce préposé, de faire rectifier les décisions qui auraient été rendues par MM. les commissaires, au moins quant à la substance des actes passés avec le roi, et qu'en même temps le conseil veuille bien pourvoir aux indemnités qui sont dues aux négociants à raison de la retenue de leurs fonds depuis plusieurs années.

Ce mémoire était suivi de calculs, pour faire ressortir que si le fret pour l'île Royale, en temps de paix, étant de 80 livres par

(1) Voir : la 4e partie de cet ouvrage, ***Marine et Colonies, de 1749 à 1763***, pages 195 et suivantes.

tonneau, il fallait qu'en temps de guerre, l'assurance étant à 55 °/₀, le fret soit de 177 livres 15 sols 6 deniers, pour obtenir un fret de 80 livres par tonneau. Mais il était à considérer : 1° qu'un matelot qui ne gagne environ que 25 livres en temps de paix, a été payé jusqu'à 60 livres pendant la guerre, sur les navires frétés au roi ; 2° qu'en raison de la rareté des gens de mer, la main-d'œuvre pour les armements a coûté le double de ce qu'elle coûtait en temps de paix ; 3° que les navires ont été fournis de plus de monde et plus abondamment pourvus d'une infinité de choses pendant la guerre. Par ces raisons, il paraissait juste d'allouer un fret de 240 livres pour la navigation pendant cette guerre, fret qui représentait tout au plus le prix de 80 livres alloué pendant la paix.

Ce mémoire fut adressé à Bordeaux, Bayonne, Saint-Malo, Nantes et Dunkerque, ainsi qu'à tous les personnages pouvant avoir quelque influence, afin d'obtenir la justice réclamée. Le commerce des autres ports étant moins intéressé dans la question des affrètements et des fournitures pour la marine que celui de la Rochelle, leurs représentants promirent néanmoins leur appui, par l'intermédiaire de leurs députés.

Le 13 avril, M. de Ruis Embito écrivit : « ... J'ai reçu et lu attentivement la copie que vous m'avez envoyée de votre mémoire sur les opérations des commissaires. Le travail de ces Messieurs tend à deux objets : connaître la conduite des officiers à qui les intérêts du Roi ont été confiés et si les puissances avec lesquelles ils ont traité pour le service de Sa Majesté n'ont point séduit ces officiers; s'ils n'ont point abusé de leurs talents insuffisants, ou s'ils n'ont pas, en manière quelconque, tenté de profiter des circonstances pour se procurer de trop gros avantages. Ces deux points étaient bien faciles à résoudre et je serais bien surpris que les commissaires n'en fussent pas venus à donner, sur ce qui les concerne, la conviction et la satisfaction exigibles de la part de ceux à qui leur honneur et leur fortune rendent ces opérations intéressantes. Ce serait assurément un grand défaut que celui d'être sorti des bornes de la commission en réduisant les créances au lieu de les bien vérifier, et comme

d'ailleurs les actes qui établissent ces créances sont juridiques, je ne serais point surpris que, vu leur authenticité, le gouvernement prît le parti de les maintenir. Les vues qu'il a eues en établissant la commission ont été de détruire tous abus et celui de faire injustice aux sujets du Roi ne serait pas, selon toute apparence, censé, moins vicieux que celui de léser en leur faveur les intérêts propres de Sa Majesté. C'est sur cette façon de penser que vos réflexions sont établies : j'espère qu'elles feront leur effet et je le souhaite très sincèrement... »

Le 10 juin, M. de Ruis Embito écrivit de nouveau : « ... Je vous préviens que le Ministre, en marquant sa surprise de ce que les traités pour régler les intérêts des navires le **Bon Augure**, l'**Artibonite**, l'**Egyptien**, la **Paix couronnée**, le **Paquet de Londres**, le **Citoyen**, la **Complaisante**, et autres sur lesquels MM. de la commission ont donné leur avis, ne sont point encore passés, me prescrit de les avertir que son intention est que cet avis soit suivi et de les presser à se mettre en règle sur cela. Il y a longtemps que cette affaire est sursise par les seules difficultés que les armateurs ont faites de souscrire au règlement que contient l'avis de la commission ; mais, si ces Messieurs ont opiné de réduire le prix premièrement accordé pour les affrètements, ils ont passé en plein les dédommagements pour le retardement au départ des navires que j'ai réglés dans le temps, et il semble qu'à la considération de ce dernier article, et par l'intérêt que les armateurs ont de plus en plus de faire rentrer leurs fonds, ils ne doivent pas trouver des motifs de refuser de passer les traités selon l'avis de la commission. Il est nécessaire que j'envoie incessamment au Ministre les traités dont il s'agit ; c'est pourquoi je vous prie de prévenir les armateurs qui les doivent concerner de se présenter, par eux-mêmes ou par leurs commissionnaires suffisamment autorisés, au contrôle de la marine, où M. de Teillay mettra avec eux cette affaire en règle définitivement... »

Cette lettre fut portée à la connaissance des armateurs intéressés ; la Chambre y répondit le 17 juin, en ces termes : « ... Nous avons trouvé les armateurs dans deux cas : les uns, dont les navires ont été pris et à qui, par cette raison, le fret est indifférent, puisqu'il ne s'agit par rapport à eux que de l'évaluation

des navires assurés par le Roi et des indemnités pour cause de retardements ; les autres, dont les navires sont arrivés à destination et qui sont par conséquent dans le cas de demander le paiement du fret et les mêmes indemnités. Par rapport aux uns et aux autres, les indemnités ne souffrent pas de difficultés. Quant aux premiers ils sont disposés à passer leurs traités, comme a déjà fait le sieur Manié et ils se rendront incessamment à Rochefort pour vous satisfaire à cet égard ; mais les derniers nous ont dit n'avoir rien à faire qu'à demander le vu et approuvé des traités qu'ils ont passés. Ils se fondent sur ce qu'il n'est pas juste qu'on leur fasse souffrir des pertes considérables parce que leurs navires ont eu le bonheur de se rendre à leur destination et enfin ils se réduisent à offrir de compter de clero à maître sur les pièces les plus probantes... »

Les armateurs dont les frets avaient été fixés à 190 et 200 livres par tonneau, ne voulant pas consentir à se les voir réduire à 120 et 130 livres, chiffres fixés par la commission, s'adressèrent de nouveau à la chambre de commerce, qui, le 1er juillet 1760, transmit leur réclamation à M. Berryer.

La réponse de ce ministre parvint à la chambre de commerce par l'intermédiaire de M. de Ruis Embito, intendant de la Marine à Rochefort ; sa lettre du 31 juillet portait : « ... Je reçois, avec l'approbation du Ministre, les traités d'affrètement des navires le **Bon Augure**, l'**Egyptien** et le **Jean-Elie**, dont les conditions sont semblables à celles qui ont été établies pour la **Badine**, tant sur le fret que sur le retardement. En envoyant ces traités au Ministre, je lui ai rendu compte du refus que les armateurs des navires qui se sont rendus des ports de France à leurs destinations en Amérique, ont fait de souscrire à l'avis de la commission, et il m'a répondu, par sa dépêche du 25 de ce mois, que si, dans l'espace de deux mois après l'avertissement que je leur aurai donné, ce dont je m'acquitte par la présente lettre, les mêmes armateurs ne signent pas les traités que j'ai ordre de passer, conformément à l'avis des commissaires, il ne sera plus question de rien faire pour eux, et qu'à l'égard des dédommagements et frais de retard, j'en ferai une addition, comme j'ai fait pour les

autres navires. Je vous prie de communiquer cette lettre aux armateurs dont il s'agit... »

MM. Perdriau, Rasteau aîné, E. Bonfils et Trésahar Bonfils, étaient les armateurs visés par la lettre de M. de Ruis Embito; ils devaient accepter les conditions onéreuses établies par les commissaires ou faute d'acceptation tout perdre. Ce moyen était grave et d'autant plus extraordinaire qu'il était stipulé au nom du roi. Ne pouvant admettre que les commissaires puissent se soustraire à l'exécution de contrats passés de bonne foi, la chambre de commerce répondit à M. de Ruis Embito, le 9 août, lui disant: « ... La condition qu'impose le Ministre de soumettre le prix de leurs affrètements à l'avis des commissaires leur fait une peine infinie. Ces commissaires ont déjà porté un si grand nombre de décisions défavorables au commerce et ces décisions sont si dénuées de principes, qu'il n'est pas surprenant que l'on craigne d'aller à leur tribunal. Vous avez vu avec quelle solidité la cause des négociants a été défendue contre les jugements arbitraires de la commission; malgré cela, elle ne paraît pas avoir changé de principes et c'est ce qui alarme tout le commerce. Si M. Berryer veut établir des conditions équitables avec ces armateurs, ne peut-il pas le faire de lui-même? Car enfin, si le Ministre regarde comme justes les réductions de fret prononcées par les commissaires, les négociants aimeront encore mieux entendre cette décision de sa bouche que de celles des commissaires. Si, d'un autre côté, le Ministre peut avoir quelque crainte que la commission n'accorde pas à ces négociants tout ce qu'il leur revient, pourquoi les y renvoie-t-il? Daignez soutenir le bon droit de ces négociants : le Ministre les effraye de la perte de leurs créances, s'ils refusent de se soumettre à la commission. A combien de tristes réflexions une pareille menace ne conduit-elle pas?... »

Les archives de la chambre de commerce ne contiennent aucune indication sur la suite donnée à cette affaire qui remontait à 1758. Il ne suffisait pas au gouvernement de modifier des contrats régulièrement passés, il fallait encore les réduire et, la dette définitivement fixée, se contenter d'un quart au comptant et trois quarts en contrats à 3 %.

A cette nouvelle inattendue, les négociants rochelais adressèrent à la chambre de commerce le mémoire ci-après, qui fut transmis le 10 mars 1761, à M. Berryer :

Les négociants de la Rochelle, créanciers de la marine, tant à titre d'affrètements que pour fournitures faites au port de Rochefort pour le service de la marine ou des colonies, viennent d'être informés qu'il avait été fait le 9 janvier dernier un état de distribution par lequel, pour les payer de leurs créances, il doit leur être compté un quart comptant et les trois autres quarts en contrats à 3 %.

Cet arrangement, qui vient à la suite des opérations de la commission, achève la ruine du commerce et l'expose aux derniers malheurs.

Voici à quoi va se réduire le montant effectif des créances des négociants.

Les commissaires du conseil ont déjà réduit tous les capitaux des créances d'un quart, l'un dans l'autre : par là, un négociant à qui il est dû 100,000 livres, perd d'abord.................................... 25,000[l]

Sur les 75,000 livres restant, il reçoit en contrats à 3 %, 56,250 livres, qui, à la négociation, en la supposant possible, perdront au moins 50 % = reste.. 28,125

Perte réelle sur 100,000 livres................. 53,125

Le négociant créancier de cette somme de 100,000 livres ne reçoit donc effectivement du roi que 46,875 livres. Quelle fortune peut résister à des coups aussi terribles !

L'état du négoce n'est pas, comme les autres professions, renfermé dans la sphère de ses seules ressources. La grandeur des entreprises et les incidents qui les environnent obligent les négociants à recourir à leur crédit. Par là, il est peu de commerçants qui ne doivent à d'autres partie de ces sommes dont ils sont eux-mêmes créanciers. Ainsi, quand on leur cause des pertes aussi énormes, on enveloppe dans leur malheur tous ceux à qui ils doivent; mais alors, si la fortune d'un négociant ne peut tenir contre le coup qui lui est porté, ce n'est plus seulement son bien qu'il perd avec celui des autres, il perd encore son honneur, sa liberté, son état, sa famille, qui, comme lui, demeure couverte de honte et d'infamie ; et si ce coup accablant porte sur un négociant recommandable par son savoir et ses talents, quelle perte pour l'état même.

Une telle profession peut-elle être attaquée du côté des biens et n'est-il pas évident qu'en les lui enlevant on risque de la déshonorer et de l'anéantir.

Quand le mal ne conduirait pas à de si funestes dénouements, du moins est-il certain qu'il va se former, par l'état de distribution dont il s'agit, un vide énorme dans toutes les fortunes du commerce ; car, aux réductions des capitaux, s'ajoute encore le retardement du paiement qui les diminue d'un quart de plus. De là plus de nouvelles entreprises à la paix. L'impuissance, le dégoût, la défiance écarteront toute idée de projets et de travaux utiles :

on s'en tiendra à la conservation des tristes restes sauvés du naufrage. Si l'état, les talents, l'industrie, les connaissances des négociants ne sont d'aucune utilité au royaume, il ne s'apercevra pas de cette perte; mais peut-on adopter de tels principes chez une nation commerçante, peut-on même penser que si leurs malheurs et leurs justes dégoûts éloignaient de toutes affaires les négociants actuels, ils seraient facilement remplacés par d'autres? La méprise serait impardonnable ; ce serait méconnaître le mérite d'une savante expérience, et la profession dont il s'agit, dans laquelle les lumières très étendues et infiniment compliquées supposent, aujourd'hui plus que jamais, un fond de génie peu commun et prodigieusement exercé.

Pour condamner le commerce à des réductions aussi fortes, il a fallu qu'on l'ait regardé comme un assemblage d'hommes injustes qui ne réclamaient qu'un bien illégalement acquis et à qui on accorderait toujours assez en lui retranchant près des deux tiers. Mais sans parler de la candeur et de la bonne foi, supérieures à toute censure, qui caractérisent leur état, la nature de leurs créances et des titres qui les appuient a-t-elle pu donner lieu à de tels soupçons? Les affrètements des navires sont tous réglés au-dessous du prix courant des affrètements du commerce, il n'en est pas un seul qui n'ait été stipulé à la perte du négociant, pas un seul qui ait donné du gain, pas un seul qui n'ait eu les suites les plus malheureuses.

Les fournitures faites au port de Rochefort ou aux colonies sont toutes d'articles qui ont un cours connu et qui sont bien différentes de celles qu'un trafic obscur et ténébreux dérobe aux yeux de tout le monde. Les négociants eux-mêmes sont, tous les jours, la dupe de ces petites gens qui gardent un secret inviolable sur leurs sources, les qualités et les métamorphoses de leurs marchandises, dont ils établissent le prix à leur gré. Mais autant ces vils artisans cachent-ils le secret de leur art, autant les négociants ont-ils intérêt à dévoiler tout le fond de leurs entreprises et à ne les faire porter que sur des objets connus.

Ce sont donc des créances légitimes, des créances souverainement justes que les négociants poursuivent. Les leur faire perdre en tout ou en partie, c'est leur ôter leur bien, les priver de ce qui est à eux, de ce qu'ils ont acquis par les voies les plus innocentes, de toutes les sommes enfin qu'ils ont déboursées dans les entreprises qui fondent leurs créances.

Les réductions faites par les commissaires ne détruiront jamais la validité de ces créances et les négociants se réserveront toujours la ressource d'implorer à ce sujet les bontés du roi et d'obtenir de sa majesté la justice qui leur est due.

On le répète : les entreprises dont il s'agit ne sont pas de la classe de ces traités faits avec le roi où l'on ne stipule qu'à des conditions sûres et où les profits considérables mettent tout d'un coup les capitaux à couvert, et ne laissent d'inquiétudes que pour le plus ou moins de bénéfices. Ce sont

ici les capitaux mêmes qu'on attire, c'est l'argent sorti de la caisse du négociant qui ne rentre plus.

Quand les négociants de la Rochelle entreprirent ces affrètements (et c'est ici le comble de leur malheur), ils y avaient été invités par le ministère, par l'empressement de Rochefort qui exposait ses besoins et dont le voisinage ne les faisait que trop entendre. Ils achetèrent des navires, ils les armèrent, ils les fournirent de tout ce qui était nécessaire pour les colonies et pour les escadres du roi qui y allaient alors. Quelque médiocre que fut le prix des affrètements qu'on leur proposait, ils l'acceptèrent, ou par un zèle trop ardent, ou par l'espoir de se dédommager par un fret de retour. C'est dans ce moment que changea le système de la cour et qu'on refusa toute protection au commerce. Les effets destinés pour les colonies et surtout les farines passèrent chez les Anglais qui en manquaient alors. Tous les navires furent pris, soit en allant, soit en revenant; cette perte aussi universelle que peu attendue a porté à la Rochelle un coup dont elle ne se relèvera jamais et cependant c'est sur cette malheureuse ville, qui ne doit son infortune qu'à son trop vif empressement pour le bien du service, que portent les terribles réductions des créances qu'on vient de lui proposer.

C'est à Mgr., c'est à lui seul que, dans ces circonstances, les négociants de la Rochelle commettent définitivement leur sort. Ils osent réclamer sa justice sans en craindre la sévérité; qu'il daigne seulement se faire rendre compte exact de cette affaire et la peser, loin des fâcheuses impressions qu'on lui donne sans cesse contre nous, nos alarmes seront bientôt finies.

Le 7 décembre 1761, le duc de Choiseul, devenu ministre de la marine, répondit à ce mémoire par l'envoi de l'arrêt du 27 novembre 1761, qui ordonnait de surseoir à l'examen et à la vérification des dettes de la marine et des colonies contractées pour le service du roi, soit dans le royaume, soit aux colonies autres que le Canada, et que le sieur Chapuis, greffier de la commission, nommé par l'arrêt du 15 octobre 1758, serait tenu de remettre à tous les créanciers leurs mémoires, titres et pièces produites, voulant que lesdits créanciers soient payés du montant de leurs créances, tant de celles qui sont liquidées que de celles qui n'auront pu l'être, savoir : celles liquidées, suivant les arrêts de liquidation, sauf à tenir compte aux créanciers des pertes qu'ils pourraient avoir faites sur le montant desdites créances, par le retard de paiement; et à l'égard du restant des créances non liquidées, qu'elles soient acquittées, concurremment avec celles qui l'ont été, sur la représentation des titres desdites

créances et en conséquence des ordonnances des intendants et ordonnateurs de la marine et des colonies, sur les fonds qui seront, à cet effet, destinés par sa majesté.

A cette nouvelle, la chambre de commerce, heureuse d'avoir gain de cause dans une question si importante pour les négociants de la Rochelle, s'empressa d'adresser à M. de Choiseul tous ses sentiments de reconnaissance, le commerce pouvant toucher promptement des créances après lesquelles il languissait depuis longtemps.

Les promesses du gouvernement étaient sujettes à bien des modifications. L'année 1762 se passa sans que les armateurs et négociants ne puissent rien recevoir et, le 15 juillet 1763, un nouvel arrêt prescrivit de faire convertir en reconnaissances des trésoriers généraux des colonies, les ordonnances de paiement, qui devaient être réglées moitié dans les six derniers mois de 1764, et l'autre moitié en 1765.

Malgré toutes ces promesses, le 4 mars 1765, les négociants de la Rochelle, n'ayant encore rien touché de leurs créances, écrivirent à la chambre de commerce :

Les négociants armateurs ont l'honneur de vous représenter qu'ils ont prêté au roi, pendant la dernière guerre, pour le service des colonies et de la marine, près de 100 bâtiments, et il est de notoriété publique qu'il n'en est revenu que deux ou trois au port.

Suivant les traités passés par M. l'intendant de Rochefort, ratifiés par le ministre de la marine, ils devaient être payés du montant de leurs frets sur le rapport des factures déchargées ; mais après deux à trois ans d'attente, sa majesté a établi, par arrêt du conseil du mois d'octobre 1758, une commission, à Paris, pour la liquidation des dettes de la marine et ils se sont conformés à toutes les formalités prescrites.

Un arrêt du conseil du mois de novembre 1761 ayant sursis cette commission et renvoyé pardevant MM. les intendants pour qu'ils délivrent leurs ordonnances comme par le passé, ils s'y sont pourvus et cette nouvelle opération a été remplie en 1762.

Ils s'attendaient, immédiatement après, à être payés de leurs créances, mais un troisième arrêt du conseil du 15 juillet 1763, prescrivit de faire convertir en reconnaissances des trésoriers généraux des colonies les susdites ordonnances et fixa les paiements, moitié dans les six derniers mois de 1764 et moitié en 1765, sans faire mention des intérêts qui sont si légitimement dus depuis huit à neuf ans.

Après tant de délais et de peines pour faire établir leurs créances, ils

avaient lieu de croire que cet arrêt du conseil devait être exécuté et qu'ils toucheraient enfin le montant desdites créances qui ne font qu'une petite partie de leurs premiers capitaux ; mais, quoique la première époque soit échue depuis la fin de l'année dernière, il n'y a encore aucun fonds ordonnancé pour y satisfaire, ce qui les met dans la plus grande gêne, ayant compté solidement sur la rentrée de leurs fonds et pris des arrangements en conséquence qu'ils ne peuvent pas remplir.

C'est ce que nous vous prions d'exposer à Mgr. le duc de Choiseul et à M. le contrôleur général, ne doutant pas que, sur de si justes motifs et sur ceux que vous daignerez ajouter, ils n'aient égard à vos représentations pour faire ordonnancer les fonds conformément à l'arrêt du conseil et payer des engagements contractés depuis si longtemps et qui font la principale partie de nos fortunes.

Ce mémoire fut adressé par la chambre de commerce aux ministres, le 9 mars 1765, demandant qu'il soit fait droit à de si justes plaintes.

N'est-il pas permis de se demander pourquoi le gouvernement n'exécutait pas des conventions passées par ses agents, dans lesquels il devait avoir une entière confiance. La pénurie du trésor rendait le paiement de ces créances bien difficile et la situation de ces armateurs et négociants bien précaire, eux qui, sur les instances des ministres, s'étaient empressés d'apporter à la marine le concours de leurs bâtiments, qu'ils en avaient achetés et armés dans ce but.

Il devait en être, pour la liquidation de ces dettes comme pour celle des lettres de change des colonies et du Canada ; le gouvernement devait en faire supporter la plus grande partie au commerce.

Les exposés des négociants rochelais ne peuvent laisser supposer que ces traités, qui furent soumis aux ministres, n'étaient pas réguliers, et il est difficile d'apprécier les motifs pour lesquels ces règlements subirent de si longs retards.

CHAPITRE III.

Assurances maritimes faites avant la guerre de Sept-Ans.

A la Rochelle, nous l'avons déjà vu dans la 4e partie de cet ouvrage, *Marine et Colonies, de 1749 à 1763*, il s'était formé une compagnie d'assurances maritimes et un grand nombre de particuliers assuraient pour leur propre compte, sans qu'aucune règle n'ait été fixée pour déterminer les clauses des polices. Dans les unes, une augmentation de prime était stipulée en cas de guerre, dans d'autres, on prévoyait les hostilités ou représailles pouvant précéder la déclaration de la guerre et, le plus souvent, l'augmentation de prime devait être fixée par des arbitres désignés à l'avance, comme le corps du négoce de la ville ou la chambre de commerce.

Pour en arriver là, les polices devaient être transcrites sur un registre déposé au secrétariat de la chambre de commerce.

Le droit des gens violé par l'Angleterre donna lieu dans tous les ports marchands et notamment à la Rochelle à de sérieuses contestations, lorsque avant la déclaration de la guerre de Sept-Ans, nos navires furent arrêtés et pillés : de nombreux procès eurent lieu et l'on vit chaque parlement juger d'une manière différente.

A la Rochelle, assureurs et assurés cherchèrent à s'entendre et, dans ce but, ils arrêtèrent ensemble un projet de règlement pour l'augmentation des primes à partir du 18 juillet 1755, date du commencement des hostilités. Ce règlement fut soumis à une assemblée générale du commerce, qui se tint le 27 juin 1757, et qui l'approuva en son entier ; il fut imprimé, afin que chaque intéressé put l'examiner et faire ensuite telles observations qui lui paraîtraient convenables.

Ce projet de règlement signé par MM. Rasteau aîné, J. Carayon, E. Bonfils, Perdriau, Thouron frères, P.-I. Rasteau, Couillandeau et Rodrigue, portait :

1° Que les conditions portées par les polices, tant pour le remboursement des pertes que pour le paiement des primes, seront exécutées comme elles ont été convenues par les polices et que les augmentations de primes seront payées également que les primes et aux mêmes termes.

2° Que les navires arrivés dans les ports de France, depuis Brest jusqu'à Bayonne inclusivement, venant de l'Amérique ou du détroit, depuis le 28 août 1755, jusques et y compris le 31 du même mois, seront sujets à 6 °/₀ d'augmentation de prime.

3° Ceux arrivés aux mêmes ports, venant des mêmes lieux, le 1er septembre 1755, jusques et y compris le 15 dudit mois, seront sujets à 20 °/₀ d'augmentation de prime.

4° Ceux arrivés aux mêmes ports, venant des mêmes lieux, le 16 septembre 1755 et après, soient sujets à 27 1/2 °/₀ d'augmentation de prime, en quelque temps qu'ils soient arrivés.

5° Ceux des navires partis pour Saint-Domingue et l'Amérique des différents ports de France, depuis Brest jusqu'à Bayonne, du 24 août 1755 au 1er septembre suivant exclusivement, seront sujets à 20 °/₀ d'augmentation de prime, et ceux partis du 1er septembre 1755 et après seront sujets à 27 1/2 °/₀ d'augmentation de prime.

6° Tous les navires assurés pour aller de France en Guinée, Saint-Domingue ou autres colonies, quittes là, qui n'y étaient pas arrivés le 29 octobre 1755, seront sujets à 24 °/₀ d'augmentation de prime.

7° Ceux assurés pour les mêmes voyages et retour en France, arrivés à Saint-Domingue, après le 29 octobre 1755, paieront 34 °/₀ d'augmentation de prime.

8° Ceux assurés pour aller de France en Guinée, Saint-Domingue ou autres colonies et retour en France, arrivés auxdites colonies avant le 29 octobre 1755, seront seulement sujets, comme ceux venant de Saint-Domingue ou autres colonies, à 27 1/2 °/₀ d'augmentation de prime.

9° Tous les navires assurés pour aller à Québec, quittes là, qui n'y étaient pas arrivés le 27 septembre 1755, seront sujets à 15 °/₀ d'augmentation de prime.

10° Tous les navires assurés pour aller au même lieu et retour en France, qui n'étaient pas arrivés à Québec le 27 septembre 1755, seront sujets à 32 1/2 °/₀ d'augmentation de prime, et ceux qui y seront arrivés avant, seront sujets à 25 °/₀ d'augmentation de prime.

11° Tous les vaisseaux du roi de l'escadre de M. Dubois de la Mothe, sur lesquels il y aura eu des assurances faites et sur ceux partis pour ledit lieu après ladite escadre, seront sujets à 12 1/2 °/₀ d'augmentation de prime.

12° Les flûtes du roi sur lesquelles il y aura eu des assurances, qui sont

parties de France, après ladite escadre, pour aller à Louisbourg, seront sujettes à 22 1/2 °/。 d'augmentation de prime.

13° Les navires marchands destinés pour Louisbourg et arrivés audit lieu après le premier navire allant audit lieu pris, icelui compris, seront sujets à 27 1/2 °/。 d'augmentation de prime.

14° Les navires allant de l'Amérique, du détroit ou de la baie de Biscaye, dans la Manche, arrivés après le 23 août 1755, jusques et y compris le 31 du même mois, seront sujets à 20 °/。 d'augmentation de prime.

15° Ceux arrivés aux mêmes ports après le 31 août 1755, seront sujets à 40 °/。 d'augmentation de prime.

16° Tous les navires allant aux destinations ci-dessus, dans les époques citées, qui ont été pris ou qui se sont perdus, seront sujets aux mêmes augmentations de prime que les navires arrivés, attendu que, dans aucun cas, il ne doit point y avoir de distinction entre l'arrivée ou la prise des navires, ni de différence dans le sort de l'assuré d'avec celui de l'assureur.

17° Toutes les augmentations fixées par les polices subsisteront et auront lieu pour tous les navires qui auront été en mer le 24 août 1755 et après dans la Manche; le 27 août 1755 et après dans la baie de Biscaye; et le 29 octobre 1755 et après en Amérique.

18° Le point qui nous a paru le plus embarrassant est que tous les navires assurés en les cas ci-dessus, pris ou arrivés avant la guerre déclarée, ceux pris peuvent être restitués à la paix, les augmentations de prime stipulées soient plus fortes que ne sont les risques que les assureurs auraient courus; à l'effet de quoi, nous avons arrêté :

Que si la restitution des navires et chargements pris par les Anglais avant la guerre déclarée est faite à la paix, que les propriétaires d'iceux ou leurs ayant-cause seront tenus de faire à leurs assureurs la restitution des sommes assurées qui leur auront été payées, ensemble le montant de la prime de paix avec les intérêts du tout, à raison de 1/2 °/。 par mois, à compter du jour du paiement de la perte et ce aussitôt que ladite restitution des navires et chargements leur aura été faite.

Par contre, après que la restitution des navires pris avant la guerre aura été faite, les assureurs seront pareillement tenus de faire aux assurés la restitution des augmentations de prime que ces derniers leur auront payées, sur les navires arrivés, avec les intérêts de ladite augmentation, à raison de 1/2 °/。 par mois, à compter du jour du paiement de ladite augmentation.

Si, par événement, la restitution des navires pris n'était pas entière, et qu'elle ne fut que de 75 ou 50 °/。 plus ou moins des capitaux pris, la restitution des pertes payées et l'augmentation des primes sera proportionnée à icelle, ainsi que les intérêts de l'un et de l'autre, sur le pied et sur les époques ci-dessus fixées, afin d'établir une parfaite égalité entre les parties.

Dans le cas d'insolvabilité qui pourrait survenir, les deniers qui proviendront de la restitution des navires pris, seront toujours affectés aux assureurs de préférence à toute autre créance, jusqu'à concurrence des

sommes qu'ils auront payées, et ces mêmes deniers, affectés aux assureurs qui pourraient pareillement devenir insolvables, seront aussi affectés aux assurés pour la restitution des augmentations de prime qu'ils auront payées sur les navires arrivés, et jusqu'à concurrence d'icelles, le tout dans les proportions ci-dessus expliquées...

Le 13 juillet 1757, la chambre de commerce, reconnaissant que ce projet présentait les moyens les plus justes et les plus propres pour faire cesser toutes les difficultés nées et à naître entre assureurs et assurés, décida qu'il serait adressé au ministre de la marine, aux députés au conseil de commerce, ainsi qu'aux représentations commerciales des villes de Bordeaux, Nantes, Bayonne, Rouen, sans tenir compte d'une demande présentée le 9 du même mois, par MM. Admyrauld fils et Ch. Sureau, agissant au nom et comme fondés de pouvoirs de l'ancienne et nouvelle chambre des assurances de Paris, qui sollicitaient un délai de quinzaine pour présenter des observations, se basant sur ce que, depuis plus de neuf mois, ce travail était en élaboration et qu'ils y ont pris part avec un délégué de Paris.

Ce projet de règlement donna lieu à une réclamation présentée par M. Jean-Baptiste Soumbrun, armateur de la Rochelle, dont le navire **le Grand Ursin**, déclaré à la Rochelle pour Québec le 11 juillet 1755, était arrivé à destination le 29 septembre suivant, après être resté 28 jours en rivière de Saint-Laurent, retardé par des vents contraires. Cet armateur prétendait que les dispositions de l'article 9 du projet de règlement n'étaient point applicables à son cas, attendu que le Saint-Laurent étant inaccessible aux Anglais, son navire devait être considéré arrivé à bon port, étant entré dans cette rivière 26 jours avant l'époque fixée par l'article 9 du règlement et qu'il avait gagné Québec 2 jours après cette époque. Par suite, il ne croyait pas être sujet à l'augmentation de 15 % fixée.

Rien ne nous permet de croire que cette réclamation fut admise, n'ayant trouvé aucune trace de modification au projet de règlement adopté à la Rochelle.

En transmettant ce projet de règlement à M. de Moras, ministre de la marine, le 13 août 1757, la chambre de commerce y joignit

la lettre explicative qui suit : « ... Il s'est fait dans nos villes maritimes, avant la guerre, un très grand nombre d'assurances dans lesquelles on a énoncé la cause d'augmentation des primes en cas d'hostilités, représailles ou guerre, sans donner un prix fixe à cette augmentation, mais seulement en stipulant que l'augmentation serait réglée au cours qui aurait lieu lors de ces événements. Quand il a été question de régler ce cours et de marquer l'époque juste des hostilités, et surtout de fixer un sort aux parties, au cas de restitution de la part des Anglais des navires pris en pleine paix, il s'est élevé mille difficultés et nous avons vu le moment où il allait éclore sur notre place autant de procès qu'il y avait de polices. On s'y trouvait même autorisé, par l'incertitude de la jurisprudence de quelques cours supérieures, le parlement de Rouen ayant jugé différemment que celui de Bordeaux, dans les mêmes hypothèses. Pour tarir la source de ces divisions, nous avons cru pouvoir prendre un meilleur parti, celui de travailler à un réglement qui pourvût d'une manière uniforme aux intérêts des parties, relativement aux différentes positions de la navigation d'alors et qui, revêtu de l'autorité du Roi, put fixer invariablement le sort des contractants. En conséquence, nous avons invité dix négociants, moitié assureurs, moitié assurés, à s'assembler et à former de la manière la plus impartiale un projet de règlement que nous prenons la liberté de soumettre à Votre Grandeur. Comme il a été lu dans deux différentes assemblées extraordinaires de nos négociants convoqués par notre chambre et qu'il a été approuvé à la pluralité des voix, nous vous supplions de le faire couvrir, si Votre Grandeur le juge nécessaire, de l'autorité du Roi... »

La chambre de commerce de Bordeaux trouva ce règlement bien fait, les primes bien proportionnées aux risques, mais elle tint à ne pas se prononcer sur son adoption, pouvant se trouver en contradiction avec les parlements. Nantes avait fait un règlement qui différait sur plusieurs points de celui de la Rochelle. Bayonne et Rouen présentèrent quelques observations, puis Rouen exprima l'avis que le règlement de la Rochelle devait se borner aux dix-sept premiers articles.

En attendant que le règlement de la Rochelle devint une loi pour les parties, la chambre d'assurance ne voulut point s'y conformer et les assurés qui ne voulurent pas consentir aux augmentations de prime réclamées furent traduits devant les amirautés et parlements.

Pour mettre un terme à des procès aussi vexatoires que coûteux, le commerce rochelais comprit qu'il devait s'efforcer à obtenir : 1° que l'on fixe la date précise du commencement des hostilités par les Anglais, avant la déclaration de la guerre ; 2° qu'un règlement général ayant force de loi fixe l'augmentation des primes dues aux assureurs.

Dans ce but, des négociants remirent à la chambre de commerce de la Rochelle le 14 avril 1763, le mémoire ci-après, lequel fut adressé le 16 du même mois, à M. le duc de Nivernais, qui était ambassadeur à Londres, lors de la négociation de la paix :

Les négociants de cette ville soussignés, tant pour eux que pour le commerce de la Rochelle également intéressé à l'objet du présent mémoire, comme le sont tous nos ports de mer, ont l'honneur de vous représenter que vous devez connaître la multitude innombrable de procès ruineux qui se poursuivent dans les divers tribunaux de France depuis plusieurs années, étant suscités au négoce de mer par des chambres d'assurance formées dans l'intérieur du royaume, qui sont d'autant plus obstinées à plaider qu'elles connaissent moins les matières maritimes et la plupart des tribunaux sont dans le même cas.

Ces procès ont pour objet les assurances faites sur la quantité considérable de vaisseaux ou navires français qui naviguèrent dans les différentes mers depuis le mois de juin 1755 jusqu'au mois de décembre de la même année inclusivement. Les contestations qui roulent sur des augmentations de prime d'assurance ont été causées par l'exécution des ordres de la cour de Londres sur la marine de France pendant cet espace de temps.

Toutes les nouvelles publiques, précédées ou confirmées par les faits, apprennent que la cour de Londres a donné successivement ses ordres à la marine royale d'Angleterre, d'abord pour n'attaquer et arrêter que la marine royale de France allant aux colonies septentrionales du Canada ; ensuite, ou en même temps, pour arrêter les munitions, provisions ou effets que le roi y envoya sur quelques vaisseaux qu'il fit charger, et postérieurement enfin pour courir sus à tous nos navires marchands, chargés même pour compte du commerce, dont la navigation avait été libre jusque-là, soit qu'ils allassent aux colonies septentrionales, soit qu'ils passassent à d'autres colonies et naviguassent en d'autres mers.

L'époque ou la date de ces derniers ordres exécutés sur les navires marchands est un point capital et absolument décisif pour éteindre d'un seul coup les procès innombrables qui désolent le commerce. On la trouve datée du 24 août 1755 dans les papiers publics d'Angleterre et de Hollande, qui en attestent uniformément de ce jour-là l'expédition à la cour et à la grande amirauté de Londres; mais, des papiers publics ne peuvent pas former là-dessus une preuve juridique dans nos tribunaux. Cette date essentielle n'y acquerrait un tel caractère de preuve nécessaire, qu'autant qu'elle serait consignée dans une déclaration ou autre écrit émané de la cour même qui a donné les ordres ou de l'amirauté qui doit en avoir fait registre et en être dépositaire. Si, contre toute apparence, il n'était pas possible d'obtenir cette même date dans une déclaration écrite, il suffirait de l'avoir dans une déclaration verbale faite à notre ambassadeur, qui en donnerait son attestation en bonne forme.

L'union et la bonne intelligence heureusement établies entre les deux nations donnent tout lieu d'espérer que la cour de Londres ne fera nulle difficulté d'accorder une chose qui doit aujourd'hui lui être très indifférente pour ses propres intérêts. Il y a tout lieu d'espérer aussi que Mgr le duc de Nivernais daignera en faire la demande et ajoutera à l'obtention ce qui est nécessaire pour y donner l'authenticité acquise. Ce seigneur qui réunit des qualités si sublimes et si rares, après avoir travaillé au grand ouvrage de la paix dont le commerce commence à jouir, aimera encore à le délivrer des guerres intestines de la chicane...

Le même jour, les mêmes négociants remirent à la chambre de commerce, pour être adressé à M. de Choiseul, le mémoire dont nous extrayons ce qui suit :

... Il y a des assureurs en grand nombre dans chaque port du royaume, ils ont assuré, comme ils assurent encore, dix fois plus de risques de mer que la chambre d'assurance. Ils étaient donc plus affectés qu'elle du côté de l'intérêt, mais ils l'ont fait plier sous le poids de la justice, en suivant ce que l'usage familier de cette partie leur a acquis de lumière et d'expérience. Sans intenter aucun procès, ils se sont soumis de bonne foi aux règlements et arbitrages justes et amiables que la réunion des assureurs et assurés et du corps entier du commerce ont faits dans plusieurs villes maritimes pour prévenir et arrêter les contestations. Ces règlements ont eu pour objet, conformément aux conventions des polices, de statuer sur les augmentations de primes qui étaient ou qui n'étaient pas dues pour raison des voies de fait que les Anglais trouvèrent bon de commettre sur la marine de France en 1755, avant que les deux nations fussent en guerre.

Les chambres d'assurance ont refusé d'exécuter ces arbitrages équitables auxquels leurs préposés et représentants dans les villes maritimes avaient assisté et consenti : elles ont préféré les voies litigieuses qu'elles devaient

détruire pour mieux parvenir à leur but en vexant davantage les assurés ; elles leur ont suscité, dans les amirautés et parlements du royaume, autant de procès distincts qu'il y avait eu de polices particulières où elles eussent pris ou assuré des risques : quoique ces diverses assurances, dont un grand nombre ne portent que sur de petites sommes, aient été faites avec les mêmes clauses sur un même navire ou sur différents dans le même cas, ce qui ne demandait certainement qu'une seule procédure et une seule décision.

Chaque parlement a là-dessus sa façon particulière de penser et de décider. Dans les instances jugées, le même cas a reçu des arrêts différents. Les instances à juger ne peuvent encore manquer de subir la même disparité de jugements.

Si les parlements du royaume ne sont pas d'accord entre eux sur cette matière importante, ils le sont encore moins avec la volonté expresse et solennelle de sa majesté et avec les décisions de son conseil suprême, où les parlements ont eu des arrêts cassés et d'autres y sont actuellement déférés pour cette fin absolument nécessaire, mais toujours trop onéreuse par les frais qu'elle cause.

Dans les assurances faites en 1755, il y a des polices où l'augmentation de prime n'est stipulée et promise que pour le cas de guerre seulement, et les voies de fait qui menaçaient de précéder la guerre y sont dans l'une expressément, dans l'autre implicitement laissées à la charge des assureurs. D'autres polices, et c'est le plus grand nombre des contentieuses, accordent l'augmentation de prime à la guerre et aux voies de fait cumulativement par ces mots : *en cas de guerre, hostilités ou représailles;* mais elles soumettent aussi l'augmentation de prime au cours du règlement et fixation des villes maritimes y dénommées, sous la clause formelle encore de proportionner cette fixation aux risques réels que les navires auraient courus durant leur navigation plus ou moins longue dans les risques existants pour elle, ce qui est la justice et l'équité.

Il est résulté de là : 1° que quelques parlements du royaume, tel que celui de Bordeaux, n'ont regardé la guerre véritablement subsistante entre les deux nations, conformément à la lettre du roi du 21 décembre 1755, qu'à dater du refus fait par la cour de Londres sur cette lettre de rendre les vaisseaux ou navires français arrêtés jusqu'alors. D'autres parlements, au contraire, ont cru et jugé que la guerre existait entre les deux nations dès les premières voies de fait maritimes exercées par les Anglais, tandis que sa majesté déclarait non seulement à ses sujets, parlements et autres, mais à l'Europe et à l'univers entier, que les vaisseaux arrêtés jusqu'au 21 décembre étaient arrêtés en pleine paix ; tandis que, d'un autre côté, la guerre jusqu'à cette époque ne pouvait pas subsister véritablement entre les deux états, puisque les Anglais commerçaient et traitaient avec liberté dans tous les ports et villes de France, comme les Français usaient de la même liberté ordinaire de négoce en Angleterre; tandis qu'enfin les deux

nations avaient réciproquement chez elles leurs ambassadeurs et ministres de paix. Peut-on dire que deux nations qui commercent et traitent ainsi ensemble soient en guerre subsistante entre elles ? 2° La plupart des parlements, contre les conventions formelles des parties et l'essence du contrat, ont fixé arbitrairement les augmentations de prime ou plutôt ils les ont adjugées telles qu'il plaisait aux chambres d'assurance de les demander et exagérer, tandis que les polices avaient choisi et nommé, pour leurs juges estimateurs de cette fixation à faire, le corps du négoce des villes y dénommées où la cause s'établirait ; convention juste et sacrée pour la bonne foi et la stabilité des opérations du commerce, aussi a-t-elle été maintenue par le conseil suprême de sa majesté qui a cassé les arrêts des parlements où elle était enfreinte; 3° Presque tous les tribunaux ont ainsi porté les augmentations de prime à des prix énormes, comme ils continuent et continueront encore de les porter, s'il n'y est remédié, sans égard pour les clauses substantielles du contrat et pour les règles de l'équité naturelle qui prescrivent une proportion entre l'augmentation de prime et l'étendue ou la durée des risques réellement courus dont elle doit être le prix : les parlements accordent la même augmentation de prime pour des risques dont les uns ne sont pas réels et les autres ont été plus ou moins étendus et durables, suivant la navigation distincte des navires assurés qui se trouvaient dans les différentes mers, avant que les voies de fait anglaises fussent et puissent être portées.

Les parlements ont également enfreint les clauses des polices et, contre leur intention, les règles de l'équité, en accordant des augmentations de prime qui excèdent du double et du triple la vraie valeur du risque à payer, valeur qui se fixe aisément par la quantité des vaisseaux français qui ont navigué avant les voies de fait anglaises, en comprenant, dans cette quantité, le nombre de ceux qui sont heureusement arrivés avec le nombre de ceux qui ont été arrêtés dans le même temps ; car c'est là-dessus que le cours des primes s'établit naturellement et de lui-même, dans les villes ou places où l'on assure, ce n'est aussi que là qu'il peut équitablement se fixer.

Les choses dans cet état, il reste heureusement un remède aux maux infinis que souffre le commerce maritime : c'est un moyen sûr d'éteindre à la fois la multitude des procès ruineux qui subsistent dans les divers tribunaux du royaume et d'arrêter la pluralité et diversité des jugements qu'ils rendent, en soumettant les contestations à des règles fixes qui, sans blesser les conventions des assureurs et assurés, rendent à chacun la justice exacte qui leur est due. Ce moyen sûr et unique consiste dans un règlement général à obtenir de sa majesté, qui soit revêtu de tout ce qu'il faut pour lui donner force de loi, et pour le former avec exactitude et célérité, les chambres de commerce pourront fournir leurs mémoires respectifs aux commissaires du conseil qui en seront chargés, ce qui rendra le travail plus simple et plus facile....

M. le duc de Nivernais répondit, le 3 juillet 1763 :

... Je suis fâché de ne pouvoir vous être bon à rien, par rapport à ce que vous désirez. Je ne me mêle plus de rien et d'ailleurs je vous avoue que je ne crois pas que la cour de Londres se prête jamais à donner une déclaration telle que vous la désirez, parce qu'elle contrarierait et infirmerait les principes sur lesquelles l'Angleterre a établi la légitimité de la guerre maritime qu'elle nous a faite. Au reste, ce n'est pas à moi qu'il faut vous adresser, c'est au ministre des affaires étrangères, pour qu'il donne, s'il le juge à propos, des instructions à mon successeur ; quant à moi, je ne puis que me borner à faire dans ma retraite des vœux pour votre satisfaction....

M. de Nivernais ne pouvait rien faire et le commerce attendait vainement une réponse à son mémoire transmis à M. de Choiseul. Toujours infatigable à poursuivre la réalisation des projets qui lui paraissaient justes, le commerce de la Rochelle sollicita la chambre de convoquer une assemblée générale de négociants pour s'occuper de cette importante question.

Soixante-cinq négociants furent convoqués pour le 31 juillet 1763 ; dix-neuf seulement se rendirent à cette convocation : la réunion fut ajournée au 25 du même mois.

Dans cette nouvelle assemblée, il fut décidé que le projet de règlement préparé devait être maintenu dans toute sa teneur et que la chambre de commerce devait en solliciter l'homologation, soit au parlement, soit au conseil du roi.

En conformité de cette décision, la chambre s'adressa à M. de La Balme, avocat au conseil du roi ; mais son opinion sur la procédure à employer différait de celle de la chambre. Dans le but de diminuer les frais, il engagea la chambre à s'adresser au contrôleur général qui enverrait la requête à M. de Trudaine, intendant des finances, qui la soumettrait au conseil de commerce, lequel chargerait un des intendants du roi de lui faire un rapport, après avoir pris l'avis des députés du commerce ; il se mit à la disposition de la chambre pour les démarches à faire afin d'arriver à ce but.

La chambre, redoutant que tous ces renvois éternisent une solution si vivement attendue, et craignant que les frais d'une instance directe soient bien considérables, demanda à M. de La Balme à combien ils pourraient s'élever.

Flatté de la confiance de la chambre, M. de La Balme répondit

qu'il la laissait libre de fixer ses honoraires; qu'il demandait seulement 300 livres pour les déboursés indispensables, *voitures et copistes;* que, s'il échouait, il ne réclamerait rien en sus ; si, au contraire, il réussissait, il se trouverait suffisamment satisfait d'un envoi de même somme, laissant en dehors les frais de chancellerie pour le scel des lettres patentes, lesquels ne devaient pas excéder 50 écus.

Après avoir examiné les règlements faits à Bordeaux, Nantes et la Rochelle, M. de La Balme donna la préférence à celui de ce dernier port et demanda quelques éclaircissements que MM. Perdriau, E. Bonfils, Demontis, Couillandeau, Trésahar Bonfils, P.-I. Rasteau, Rodrigue et Lebeuf furent chargés de lui fournir.

Le 30 novembre 1763, M. de Choiseul se décida à répondre au sujet du mémoire qui lui avait été adressé le 16 août de cette même année, disant : « ... Sa Majesté n'a pas jugé devoir faire de règlement sur les assurances faites avant la signature des préliminaires de la paix. Il ne serait pas possible d'établir des époques fixes sur cette matière et les représentations qui ont été faites dans le temps de la part du commerce en général, par rapport aux dispositions de l'arrêt du conseil rendu en 1749, en ont fait voir les inconvénients.... »

Il ne fallait donc plus compter sur un arrêt devant mettre un terme aux innombrables procès faits par les chambres d'assurance.

Le 6 janvier 1764, M. de La Balme communiqua le texte de sa requête pour obtenir l'homologation du règlement préparé; puis, le 7 avril, il informa la chambre que le conseil de commerce avait chargé du rapport M. Joseph Pascaud, député de la Rochelle. Il estimait que le choix de ce rapporteur permettait d'avoir un grand espoir dans le succès de cette affaire, mais qu'il éprouvait le regret de voir qu'elle n'était pas plus avancée et qu'elle paraissait tomber dans l'oubli.

La chambre de commerce s'empressa d'écrire à M. Pascaud pour le prier d'activer le dépôt de son rapport, ignorant que ce négociant, intéressé dans une affaire d'assurance pendante au

conseil, par appel en cassation d'un arrêt rendu contre lui, ne pouvait se charger de sa mission qu'il avait dû confier à un autre député.

Le rapport en question ne devait pas être prêt avant le mois de novembre.

M. Pascaud avait fait assurer des marchandises sur quatre navires différents. Il était stipulé dans les polices qu'en cas de déclaration de guerre, la prime serait augmentée suivant le cours de la place. Les vaisseaux dont il s'agit se trouvèrent en mer le 8 juin 1755, jour du commencement des hostilités des Anglais, et arrivèrent à leur destination avant la déclaration de la guerre. Il fut jugé, par un arrêt de la première chambre des enquêtes, confirmatif d'une sentence de l'amirauté du palais, le 16 mars 1761, au profit de la chambre d'assurance, que les hostilités commencées le 8 juin 1755 donnaient lieu à augmentation de prime et elle fut fixée à 25, 30 et 35 %, selon les différents risques auxquels avaient été exposés les vaisseaux porteurs des marchandises assurées.

M. L'Héritier fut chargé du rapport à la place de M. Pascaud, et, le 9 novembre 1764, M. de La Balme fit connaître que l'affaire avait été rejetée par le conseil. Comme avocat, M. de La Balme n'avait pas entrée au conseil de commerce et n'avait pu soutenir verbalement les intérêts rochelais, mais il avait la pensée qu'on ne laisserait point subsister de divergences entre les diverses places et que, de tous les règlements faits, on en établirait un seul, travail auquel M. L'Héritier s'était livré. Au lieu de cela, la question restait soumise à l'arbitraire des divers tribunaux qui jugeaient tous d'une manière différente.

Cette solution étant très malheureuse pour la place de la Rochelle, la chambre de commerce décida de faire partir pour Paris un négociant chargé de suivre cette affaire avec M. de La Balme; puis, le 9 décembre 1764, elle écrivit au contrôleur général : « ... La chambre persuadée de la nécessité de faire cesser, par un règlement général, les contestations multipliées qui s'élèvent entre les assurés et assureurs au sujet des primes d'assurance, a fait présenter, le 9 janvier dernier, au conseil de

commerce, une requête tendant à l'homologation du règlement que la place de la Rochelle a fait à ce sujet. Cette requête a été renvoyée à MM. les députés du commerce qui, convenant de la nécessité de faire un règlement général, pour faire cesser les contradictions qui se trouvent entre les divers règlements particuliers faits par plusieurs places de commerce, ont arrêté qu'ils ne pouvaient y travailler qu'avec des ordres spéciaux du conseil. La chambre espère de votre zèle pour le bien du commerce que Votre Grandeur donnera à MM. les députés la mission et les pouvoirs qu'ils exigent... »

Ainsi que nous l'avons fait ressortir dans la 1re partie de cet ouvrage : *La représentation commerciale de la Rochelle*, les attributions des députés du commerce furent peu à peu réduites; ils n'assistèrent plus aux séances qu'avec voix consultative. Cette diminution d'attribution eut pour conséquence de faire nommer des députés spéciaux toutes les fois qu'une question importante se présentait.

Comme cela était à craindre, les chambres d'assurance, à leur tour, saisirent le conseil de commerce de leurs revendications ; mais la chambre de la Rochelle n'y prit aucune part et laissa suivre cette affaire, malgré tout le mal qui en résultait pour le commerce de cette place.

En 1755, les directeurs de la compagnie d'assurances générales de Paris, demandeurs, assignèrent devant l'amirauté de la Rochelle, en paiement d'augmentation de prime, Paul Brossat, négociant à la Rochelle, qui avait fait assurer, avant les hostilités des Anglais, les marchandises chargées par lui sur le navire l'**Hélène**, de Marseille, dont l'arrivée à bon port avait été précédée des hostilités de la part des Anglais, avant la guerre déclarée. Dans l'espèce, l'augmentation de prime n'avait été stipulée que dans le cas de guerre déclarée, sans qu'il soit question d'hostilités, et, par cette raison, Paul Brossat refusait de la payer. A la vue des moyens que la compagnie d'assurance lui fit signifier, il se rendit et paya sans attendre la sentence qui, infailliblement, l'eut condamné.

Plus tard, les assureurs ne manquèrent pas d'étendre la clause concernant la guerre, aux hostilités et représailles, ce qui fit éclore une infinité de procès ; mais, ainsi que le fait remarquer Valin, dans son commentaire sur l'ordonnance de la marine, page 39 de son deuxième volume, l'augmentation de prime n'étant stipulée que pour le cas de guerre déclarée, il était naturel de prendre cette clause à la lettre sans aucune extension. — Cette judicieuse distinction fut suivie par l'amirauté de Marseille, dans une sentence qu'elle rendit le 8 mars 1758.

A partir de 1764, la chambre de commerce de la Rochelle ne prit aucune part au règlement des assurances contractées avant la guerre de Sept-Ans, laissant les malheureux négociants se débattre devant les amirautés et autres juridictions, le gouvernement ne voulant rien faire pour établir l'accord entre assureurs et assurés.

Nous aurons encore l'occasion de la voir s'intéresser à cette question, lors de la guerre qui éclata pour l'indépendance des Etats-Unis.

CHAPITRE IV.

Règlement des droits sur les marchandises prises sur l'ennemi. — Prétentions des fermiers généraux au sujet de l'avitaillement des corsaires armés en France.

Le commerce en général était constamment en réclamations contre les prétentions des fermiers généraux, lorsque à l'occasion des droits sur les marchandises des prises, la chambre de commerce de Dunkerque réclama la première.

Lors de la guerre de 1744, le roi, par arrêt du 7 août 1744,

avait déclaré exempter du droit de 4 sols par livre, les marchandises des prises (1) ; mais, après la paix rétablie, par arrêt du 29 avril 1749, ce droit avait été porté sur toutes les marchandises indistinctement.

Lorsque parut l'arrêt du 15 mai 1756 portant encouragement pour la course pendant la guerre de Sept-Ans (2), il ne fut pas question de la suppression de ce droit sur les marchandises des prises ; le commerce de Dunkerque réclama près du contrôleur général des finances et près le garde des sceaux, prétendant que l'arrêt de 1744 devait être exécuté en ce qui n'avait pas été modifié par les arrêts postérieurs; mais l'affaire fut renvoyée par devant M. Trudaine, qui débouta le commerce de Dunkerque de sa réclamation.

La chambre de commerce de la Rochelle s'empressa d'agir pour la suppression de ce droit à titre d'encouragement pour les armements en course, mais elle crut devoir suivre une autre marche que celle adoptée par Dunkerque, et, par sa lettre du 6 février 1757, elle avisa cette chambre qu'elle comptait porter l'affaire devant le juge naturel du droit, afin que ses moyens de défense y soient discutés avec plus d'étendue; qu'un cas identique venait de se présenter à la Rochelle à l'occasion d'une prise par un corsaire rochelais ; que la ferme avait réclamé les 4 sols par livre, qu'on était bien résolu de ne pas payer.

Le 15 mars 1757 fut rendu un arrêt portant règlement sur les marchandises des prises faites en mer sur les ennemis de l'Etat (3) ; mais, comme ce règlement ne parlait pas des 4 sols par livre dont l'exemption avait été accordée antérieurement, les fermes générales prétendirent qu'ils devaient être payés en sus des droits dus.

Ce règlement donna lieu à de nombreuses réclamations, les dispositions qu'il contenait étant de nature à arrêter les armements en course et à susciter de nombreuses difficultés avec les fermes générales. Les négociants du Havre sollicitèrent le con

(1) Voir cet arrêt, dans le commentaire sur l'ordonnance de la marine, Valin, tome II page 343.
(2) Voir cet arrêt, dans le même ouvrage, tome II, page 383.
(3) Voir cet arrêt, dans le même ouvrage, tome II, page 351.

cours de toutes les chambres des villes maritimes pour en obtenir la révision.

La chambre de la Rochelle adressa, à ce sujet, à M. le contrôleur général, le mémoire reproduit ci-après, lequel fut adopté dans sa séance du 13 mai 1757 et dont copie fut transmise au Havre, à Nantes et à Bordeaux, avec invitation de joindre leurs réclamations à celles détaillées dans ce mémoire :

« L'arrêt du conseil du 15 mars 1757 portant règlement sur les marchandises des prises faites en mer sur les ennemis de l'Etat, contient quelques dispositions sur lesquelles la chambre de commerce ne peut se dispenser de faire à Mgr ses très humbles représentations.

» L'article 29 fixe, à la simple exemption des droits de traite, les vivres, vins et autres boissons servant à l'avitaillement des navires armés en course, de même que les bois, goudrons, cordages, ancres, etc...

» Cette disposition ne paraît pas répondre à celle de l'article 9 de la déclaration du 15 mai 1756, qui exempte ces mêmes objets de tous droits généralement quelconques. Elle ouvre, au contraire, au fermier des aides et autres droits particuliers, une carrière sans borne, tant pour la perception des droits que pour leurs exercices plus gênants encore que les droits mêmes.

» Les articles 31, 32, 33, 34 et 36 renferment un plan de régie effrayant par ses suites et capables non seulement de susciter aux armateurs de continuelles discussions avec les fermiers des droits, mais encore de les exposer à des pertes inévitables.

» Le fermier les avait fait établir dans l'arrêt du 6 avril 1745, mais elles n'eurent aucune exécution et sûrement il ne les aurait pas fait revivre dans ce dernier règlement, s'il s'était rappelé ce qui se passa alors.

» Par ces articles, les armateurs ne peuvent embarquer que pour trois mois de vins et eaux-de-vie : la consommation est réglée par rations sur les rôles d'équipages ; s'il s'en consomme au-delà, les droits de la consommation excédante doivent être payés sans aucun égard aux déchets et coulages, ni à aucune autre raison que ce puisse être : tout cela doit encore être vérifié

par des recensements faits au retour des courses, par les commis des fermiers, et s'il y a fraude reconnue faite sous l'apparence de la course, l'armateur ou le capitaine encourt l'amende de 3,000 livres, à quoi il est ajouté qu'au retour du corsaire, les vins et eaux-de-vie restant de la course ne pourront demeurer à bord plus de trois jours.

» Comme tous ces articles sont les mêmes que ceux de l'arrêt du 6 avril 1745, on n'emploiera pas d'autres raisons pour en détourner l'exécution, que celles dont on se servit lors de cet arrêt. Ces raisons sont, d'une part, l'impossibilité de mettre en pratique des dispositions aussi rigoureuses, et, de l'autre, la faiblesse des motifs qui y donnaient lieu.

» En effet, les commis des fermes qui, suivant le préambule de l'arrêt, avaient suggéré ces arrangements, paraissaient n'avoir eu aucune idée des entreprises qui en font l'objet, ni des suites qu'ils devaient avoir.

» Les armements en course sont des opérations vives, tumultueuses, où l'ardeur et l'impétuosité doivent être souvent plus écoutées que la prudence. Ce n'est pas à des sages qu'on en confie l'exécution, c'est à une jeunesse bouillante que le feu de l'âge entraîne aux combats. Leur courage doit aller jusqu'à la témérité, compagne ordinaire de mille passions fougueuses que révolterait l'idée seule d'ordre et d'arrangements économiques. On garde, sans doute, et autant qu'on le peut, quelques mesures dans la livraison des rations; mais combien de fois faut-il sortir des règles? Et quand il serait possible de les observer dans des moments tranquilles, le pourrait-on dans les temps critiques des combats, dans ceux qui les précèdent et qui les suivent? Un navire est aperçu, il faut animer l'équipage à le poursuivre, appeler aux armes, marquer des postes dangereux, enlever à leurs réflexions une foule d'hommes qui frémiraient du péril s'ils le voyaient de sang froid. Le feu commence, alors le vin, l'eau-de-vie se répandent dans tous les postes: on porte sur le pont les tonneaux ouverts et, après le combat, la joie de la victoire et l'ivresse du succès font que ces liquides se prodiguent avec plus de profusion.

» C'est dans ce bruyant séjour que le fermier prétendrait

introduire la règle et prescrire une police qu'on aurait bien de la peine à faire observer, au milieu même de la paix, aux équipages les plus modérés.

» Ce vide des boissons, déjà inévitable par le défaut de règle, devient encore plus grand par les déchets et coulages, par les relâches et les séjours forcés dans les ports, avant le départ ou pendant la course, par la consommation des prisonniers faits sur l'ennemi. Le fermier n'avait pas même pensé à ces deux derniers articles, non plus qu'au temps nécessaire pour la décharge et le désarmement des corsaires et de leurs prises, pour lequel il avait cru que trois jours suffisaient, tandis qu'il en faut souvent quinze et davantage pour achever toutes ces opérations et faire entrer les navires dans les ports ; car il avait fixé toute la consommation à trois mois, qui est la durée de la course, sans qu'il fut permis à l'armateur d'en embarquer au-delà.

» Et encore sur quel motif portait cette règle si gênante : c'est, disait le fermier, pour obvier au commerce des vins et eaux-de-vie, lesquels, sous l'apparence de la course, les armateurs pouvaient les vendre et les verser frauduleusement sur les côtes du royaume.

» Que les fermiers des droits se mettent en garde contre la fraude, à la bonne heure; mais du moins qu'ils ne la soupçonnent que pour les cas vraisemblables et possibles. Or, ici, peut-on la présumer un instant et imaginer une circonstance quelconque où l'armateur trouve son avantage à commercer frauduleusement ces boissons ; disons plus, où il y trouve une perte certaine et évidente. Les armements en course se font avec des frais énormes et toujours avec la moindre charge qu'il soit possible de mettre dans le vaisseau. De là, il est évident qu'il n'y a nulle proportion entre les frais du navire et le commerce qu'il pourrait faire de ce même chargement, quelque avantageux qu'on le suppose. Qu'un corsaire de 300 hommes d'équipage embarque si l'on veut 20 tonneaux de vin et d'eau-de-vie au-delà de ses besoins, quel projet de commerce formera-t-il sur ce chargement ? Il gagnera 2,000 livres sur ces boissons, par la fraude des droits, soit : mais où les portera-t-il et combien de temps emploiera-t-il à ce commerce ? Car ici le temps est précieux et très cher. Chaque

jour lui coûte près de 400 livres et pour peu qu'il s'écarte de sa route, le profit disparaît bien vite. En vérité, est-ce à de tels objets qu'un armateur d'un vaisseau équipé d'un attirail de guerre, d'un avitaillement immense et d'un nombre d'hommes décuple de celui qu'on emploie dans la navigation ordinaire, s'arrêtera ? Les plus riches captures le défraieront à peine : il doit les chercher dans tous les moments de sa course et il les perdra ces moments à frauder pour 1,000 à 2,000 livres de droits, cela se conçoit-il ? Et court-on après un si misérable commerce d'apparence et de dehors si cher ?

» Voilà ce qui fit tomber l'exécution de l'arrêt du 6 août 1745 dans toutes les dispositions qu'on vient de rapporter et que renouvelle l'arrêt du 15 mars dernier. Elles sont en effet incompatibles avec les grâces que le Roi a la bonté d'accorder, elles les rendent même inutiles et dangereuses, car il n'est point d'armateur qui, pour ces recensements de boissons, ces calculs de rations et les vides inévitables qui se trouvent, ne soit exposé à des paiements de droits considérables et peut-être à des procès sur la fraude présumée, dont les suites sont toujours aussi déshonorantes que coûteuses.

» L'intention du Roi est connue ; Sa Majesté veut que toutes les boissons que consomment les équipages des corsaires soient exemptes de droits, et cela pendant tout le temps que les équipages seront à bord, soit avant le départ, soit pendant la course, dans les relâches, dans les désarmements, etc... ; d'un autre côté, toutes les suppositions de commerce frauduleux sont démontrées impossibles, donc le fermier n'a de droits à prétendre que sur les vins effectivement restant de la course, donc le plan de régie qu'il suggère est inutile et ne produirait d'autre effet que de restreindre les grâces du Roi et de fatiguer par des formalités gênantes et des dépenses imprévues un genre d'entreprise déjà très dispendieux et qui a besoin des plus grands encouragements, d'une activité et d'une liberté sans bornes dans toutes ses opérations.

» Quel malheur pour l'Etat si, par ces inventaires, ces recensements, ces calculs dangereux, si, par des paiements de droits si peu prévus, par des contestations et des procédures fatigantes

qui éterniseraient les affaires et la reddition des comptes, l'ardeur de la course venait à se ralentir? Alors l'ennemi, augmentant ses ressources en nous affaiblissant et soutenant son commerce en ruinant le nôtre, mettrait-il quelques bornes à ses espérances, verrait-on la fin de la guerre ? Qu'à côté d'un intérêt aussi puissant le fermier mette le sien, qu'il évalue, qu'il exagère même le produit qu'il attend de ce plan de régie et qu'il prononce lui-même sur l'étonnante disproportion de ces deux objets.

» Il est juste sans doute que le fermier perçoive les droits qui lui sont légitimement dus ; mais dans les vues de l'arrêt du conseil, sur quoi doivent-ils porter ces droits ? Ce n'est que sur les boissons restantes, après la consommation des équipages des corsaires. Eh bien, qu'il oblige les capitaines à déclarer les boissons restantes après les désarmements, qu'il en perçoive les droits, ou de concert avec l'armateur il impute ces boissons sur un nouveau voyage, tout cela est à sa place ; mais, dans l'intention du Roi, il n'a rien à prétendre au-delà, il doit borner là ses prétentions et sa régie.

» La chambre de commerce supplie encore Mgr d'observer qu'on a omis, dans l'arrêt du 15 mars dernier, l'exemption des 4 sols par livre que le Roi voulut bien accorder en 1745 sur les marchandises des prises. Les fermiers se font un titre de cette omission pour les exiger. Il semble que les motifs qui, en 1745, donnèrent lieu à cette exemption subsistent aujourd'hui dans toute leur force et que le zèle du commerce, marqué par de si grands efforts, est plus digne que jamais des grâces du Roi... »

Les juge et consuls de Nantes trouvèrent les raisons données dans ce mémoire si convaincantes qu'ils se contentèrent, dirent-ils, d'effleurer la matière déjà traitée par les Rochelais, dans un mémoire qu'ils firent de leur côté, tout en s'étendant sur quelques articles dont il n'avait pas été question. Puis, M. de Moras, par dépêche du 13 juin 1757, répondit : qu'il avait examiné avec attention les représentations qui lui avaient été faites et qu'il ne lui était pas possible de rien changer aux prescriptions du règlement, sauf à admettre dans l'exécution les mêmes tempéraments que par le passé, lorsqu'il y aura lieu de présumer que ce ne

sera pas par un esprit de fraude que les armateurs demanderont à s'en écarter.

Cette réponse du contrôleur général n'était pas de nature à rassurer le commerce sur les exigences des fermiers des droits, toujours disposés à exiger le plus possible ; aussi les négociants du Havre ayant cru devoir insister en avril 1757 sur la nécessité d'une déclaration bien explicite, la chambre de la Rochelle chargea M. Pascaud, son député, de soutenir le mémoire de ces négociants. Rien ne nous permet de dire que cette cause fut plus favorablement accueillie.

En 1762, les juge et consuls de Nantes réclamèrent pour obtenir: 1° que les marchandises provenant des prises faites sur les ennemis de l'Etat, conduites en pays neutres, et qui entrent ensuite en France, soit sur les prises mêmes ou autres bâtiments, accompagnées des certificats des consuls français, jouissent, pour le paiement des droits, des privilèges attribués aux marchandises des prises déchargées directement en France ; 2° qu'en général les marchandises des prises soient traitées comme les marchandises nationales de même nature.

L'insuccès des démarches faites contre les prétentions des fermiers empêcha sans doute la chambre de la Rochelle d'agir de concert avec les Nantais. Le règlement des prises donna lieu à des contestations de toutes sortes : il s'en éleva entre les équipages et les armateurs, alors que les amirautés de France jugeaient d'une façon différente. Pour y remédier, il fallut un arrêt du conseil d'Etat qui ne fut rendu que le 10 janvier 1759 (1).

Nous avons déjà eu l'occasion de faire remarquer que les Rochelais armèrent peu de corsaires pendant la guerre de Sept-Ans, mais qu'ils s'intéressèrent dans plusieurs armements du dehors : on ne voit donc point le grand intérêt pour eux de faire réformer les dispositions des fermes générales relativement à l'embarquement des vins et eaux-de-vie. Cependant les détails contenus dans leur mémoire nous ont paru assez intéressants

(1) Voir cet arrêt dans le commentaire sur l'ordonnance de la marine, Valin, tome II, page 411.

pour être rapportés ici : ils nous montrent que le roi était disposé à encourager la course, mais que les fermiers y mirent des entraves. Il se pourrait bien, sans que nous puissions l'affirmer, que ces entraves les empêchèrent de se signaler comme les armateurs de certains ports le firent.

CHAPITRE V.

Réclamations des négociants français qui sollicitent le maintien des lois interdisant le commerce des étrangers dans nos colonies, et qui demandent que des facilités leur soient accordées pour la pêche et le commerce des morues.

Dans les années 1764 et 1765 qui suivirent la guerre de Sept-Ans, la Rochelle expédia 58 navires pour les colonies d'Amérique et 5 seulement pour la côte d'Afrique, soit ensemble 63 navires portant 12,475 tonneaux.

L'exportation pour les colonies, pendant ces deux années, a été estimée se monter à 2,800,215 livres et, pour la côte d'Afrique (Guinée), à 534,513 livres ; soit ensemble 3,334,728 livres.

L'importation des colonies se monta à 10,690,003 livres.

Comme commerce étranger, les importations et exportations s'élevèrent à :

	IMPORTATION.	EXPORTATION.
Angleterre	609,125 livres.	2,318,604 livres.
Danemark	324,157 »	641,233 »
Hollande	1,131,843 »	2,917,395 »
Espagne	29,321 »	161,186 »
Villes anséatiques du Nord	152,966 »	3,286,115 »
Suède	19,290 »	35,332 »
Italie	» »	250,892 »
Suisse	» »	702,354 »
	2,266,702 livres.	10,313,111 livres.

Ces résultats étaient bien différents de ceux obtenus avant la guerre, époque à laquelle les importations de toutes sortes s'élevaient : année commune à 11 millions de livres et les exportations à une somme presque égale.

On remarquera qu'en 1764 et 1765, l'exportation pour les colonies était considérablement inférieure au chiffre des importations, ce qui pouvait appartenir au régime adopté par la France de laisser les étrangers libres de faire le commerce aux colonies, contrairement aux usages des autres nations qui nous écartaient de leurs possessions d'outre-mer, et si une tempête forçait quelques navires à se réfugier dans leurs ports, ils ne nous accordaient que les secours que l'humanité exige, nous traitant en amis dangereux et nous refusant toute communication et relation avec les habitants.

Nous avons déjà expliqué les dangers pour nos manufactures d'un régime semblable et nous avons donné, dans la 4e partie de cet ouvrage, *Marine et Colonies, de 1749 à 1763*, les observations présentées par Rouen, Marseille, Bordeaux, Nantes, et le mémoire qu'adressa, en 1756, la chambre de commerce de la Rochelle au ministre de la marine. Les colonies ne devaient faire aucun commerce avec l'étranger et la métropole devait seule les approvisionner de tout ce qui pouvait leur être nécessaire. Le cabotage entre les îles françaises d'Amérique, ayant pour objet des marchandises d'Europe, était admis ; mais non celui concernant les produits des colonies, parce qu'il favorisait les exportations frauduleuses.

En 1765, la chambre de commerce de la Rochelle recommença une campagne contre les permissions accordées aux étrangers de faire le commerce dans nos colonies et sur la pêche de la morue, ce dernier point méritait d'attirer l'attention des ministres, par suite de la situation qui nous était faite par le traité de paix. Son mémoire était ainsi conçu :

« ... Admettre l'étranger dans une colonie, lui laisser la liberté indéfinie d'y faire le commerce, ce serait réellement l'associer aux bénéfices qu'elle procure ; ce serait lui accorder une partie des produits d'un établissement, aux frais duquel il

n'a pas contribué. Ces motifs ont donné lieu aux lois sévères qui nous assurent le commerce exclusif de nos colonies.

» Nous ne craignons point que ces lois soient un jour révoquées ; dictées par la plus sage politique, elles subsisteront autant que le gouvernement : nous n'en croirons point les bruits affligeants, qui nous annoncent que les permissions particulières, qui font le sujet de nos représentations, ne sont que des éclairs qui précèdent la foudre ; nous ne craignons point que toutes les lois protectrices du commerce soient renversées en un jour, pour permettre à l'étranger de faire à perpétuité le commerce dans nos colonies.

» On n'oubliera jamais sans doute le discours sublime qu'un magistrat illustre (*L'auteur de l'esprit des Lois*) adressa aux législateurs de la terre.

» *Voulez-vous abroger quelque loi ? N'y touchez que d'une main tremblante ; observez tant de solennités ; apportez tant de précautions, que le peuple en conclue naturellement que les lois sont bien saintes, puisqu'il faut tant de formalités pour les abroger.*

» Les lois anciennes et respectables du commerce ne seront donc point anéanties ; l'ange tutélaire de la France les sauvera de la destruction. Mais ce n'est point assez que la loi existe, il faut qu'elle soit exécutée et c'est l'inexécution des lois qui prépare la ruine du commerce et épuise l'Etat.

» En vain le commerce paie un droit attribué aux gouverneurs des îles, chargés d'en écarter l'étranger : chaque jour les colons, avides d'obtenir les denrées d'Europe à bas prix et de vendre plus chèrement les leurs, sollicitent et surprennent des permissions particulières, à la faveur desquelles l'étranger est admis en concurrence avec nous dans nos propres colonies.

» Une permission momentanée n'annonce qu'un mal passager : mais le colon attentif sait si bien faire succéder ses plaintes, qu'à peine a-t-on satisfait à une demande, qu'il suppose de nouveaux besoins. Nous avons vu, à la faveur de ces permissions particulières, l'étranger associé aux négociants français pour faire le transport des denrées de nos colonies : on a vu les Anglais peupler nos îles de noirs ; on les a vus porter des bois et essences à Saint-Domingue ; ils sont allés et vont encore enlever nos

sirops et guildives ; enfin, ils ont obtenu récemment la permission de porter du poisson sec dans toutes les îles du Vent, en payant un droit de 8 livres par quintal : ainsi, depuis la paix, l'étranger n'a jamais cessé d'occuper les ports de nos colonies.

» Si l'admission des Anglais dans nos îles, sous tant de prétextes différents, est une des conditions secrètes des traités, nous devons nous taire ; il ne nous est plus permis de nous occuper de la grandeur du sacrifice, quand il a été jugé nécessaire.

» Mais si nous sommes à cet égard dans une position libre ; si nous pouvons admettre ou rejeter l'étranger, il n'y a point à balancer ; nous devons nous délivrer d'une concurrence fatale. Nous oserons dire que la perte de deux colonies précieuses a été moins funeste à la France que toutes ces permissions multipliées, qui font passer entre les mains de nos voisins, nos ennemis naturels, des richesses dont l'Etat a certainement besoin. C'est dans le calme que le commerce doit préparer des ressources pour les temps orageux. L'amour de la patrie forme presque dans un moment de nombreux bataillons ; mais l'or accumulé lentement et péniblement, par les travaux du commerce, fait seul subsister les armées.

» La pêche de la morue est une des solides ressources de l'Etat ; non seulement elle forme, plus que toute autre navigation, ces marins si nécessaires pour couvrir nos flottes en temps de guerre, mais il n'est point de commerce dont les produits soient plus clairs et plus certains.

» C'est au sein des mers que le pêcheur va puiser les trésors qu'il rapporte dans sa patrie : il ne fait point avec les étrangers un échange qui puisse leur devenir utile. Le pêcheur rapporte et n'a rien donné ; tout est donc bénéfice pour l'Etat. Cette proposition est vraie sur toutes ses faces ; car, les armements pour la pêche ne consomment que des productions du royaume, lors même que le négociant perd une partie de ses frais, l'Etat s'enrichit réellement du prix total des denrées des colonies que le pêcheur reçoit en échange de son poisson et qui passent ensuite à l'étranger.

» Nous nous privons volontairement de tant d'avantages ; nous offrons à l'Angleterre de nouveaux débouchés pour sa

pêche : n'est-ce pas l'inviter à multiplier ses armements et nous forcer à diminuer les nôtres? On verra les forces maritimes de nos voisins s'accroître et les nôtres diminuer en proportion.

» En vain se flatterait-on de conserver à la pêche française une espèce de supériorité par l'imposition de 8 livres par quintal sur la morue que les vaisseaux anglais portent dans nos colonies; l'expérience a toujours prouvé que de pareilles restrictions (1) n'empêchent point les Anglais de saisir avidement toutes les occasions de faire l'approvisionnement de nos îles: n'aura-t-il pas toujours la ressource des fausses déclarations contre lesquelles on ne prend aucune précaution. S'il était possible que l'impôt dégoutât le pêcheur anglais de porter du poisson dans nos colonies, le gouvernement d'Angleterre saurait si bien dédommager les armateurs de sa nation, qu'il les mettrait à même de donner leur poisson à bas prix et la balance serait toujours détruite. Mais, sans raisonner sur une hypothèse, nous avons des faits qui sont plus puissants que tous les arguments politiques. Plusieurs vaisseaux de Saint-Malo, qui du Petit Nord sont allés à la Martinique, n'ont pu se procurer la vente de leur poisson qu'en le donnant à vil prix et après un très long séjour dans la colonie, que les Anglais avaient entièrement muni de ce genre de provisions. Voilà de ces événements qui déconcertent les projets les mieux formés. Il n'est plus possible de faire des spéculations, quand on est perpétuellement croisé par ces permissions particulières qui nous donnent des rivaux dangereux.

» Comment pourrions-nous soutenir la concurrence de l'Angleterre ? Par le traité de paix nous avons perdu Louisbourg et Gaspé ; nous n'avons plus que Miquelon et l'île Saint-Pierre, et dans ces îles nous n'avons pas un port. Il ne nous est plus possible d'approcher de nos anciennes possessions que de quinze lieues : nous ne pouvons pêcher que sous voile. Dans l'espace très borné qui nous a été laissé à Terre-Neuve, il nous faut renouveler annuellement des établissements fort chers. La pêche est donc

(1) Le droit de dix livres six sols par quintal, imposé sur les morues provenant de la pêche anglaise, n'a point empêché les Anglais d'en envoyer récemment plusieurs barques à Saint-Malo ; elle s'y vend tous les jours en concurrence et même au-dessous du prix de quelques Français. (*Note de l'auteur de ce mémoire.*)

devenue pour nous plus difficile et plus dispendieuse ; nous avons à vaincre des obstacles nouveaux. Au lieu d'opposer des concurrents aux négociants français, il aurait donc paru nécessaire de leur donner des encouragements ; non seulement ils n'en ont obtenu aucuns, mais on a rendu chaque jour leur condition plus dure : cette branche de commerce est aujourd'hui hérissée de tant d'épines, qu'il semble qu'il n'est plus prudent d'y porter la main.

» Il avait plu à Sa Majesté d'affranchir de tous droits le produit de la pêche faite à Louisbourg et à l'île Saint-Jean : Ce ne serait point assez de dire que les mêmes motifs devaient faire espérer la même grâce pour la pêche qui se fait à Miquelon et à Saint-Pierre. Les besoins étaient plus pressants. Louisbourg était un établissement fermé, il ne fallait que l'entretenir. Il ne s'agit plus d'entretenir et de conserver, il faut édifier, créer des asiles à Miquelon et à Saint-Pierre. C'est un terrain aride qui ne peut fructifier qu'à l'ombre des bonnes lois. Il en existait une. La déclaration du Roi de 1754, en faveur de la pêche faite à Louisbourg, recevait naturellement son application de celle qui se fait aujourd'hui aux îles qui nous ont été cédées en échange ; mais les fermiers généraux ont prétendu qu'une grâce ne pouvait jamais s'étendre d'un cas à un autre et, par cette interprétation, ils ont privé la France du bienfait du Prince.

» C'est donc au moment où les entreprises pour la pêche devraient être plus favorisées que jamais, qu'on nous a retiré les grâces qui avaient été jugées nécessaires. Nous avons fait, depuis la paix, des représentations réitérées à ce sujet ; elles ne sont pas sans doute approchées du trône, puisque nous n'avons eu aucune réponse à différents mémoires.

» Ce n'est ici qu'une faveur dont les fermiers nous ont privé contre l'intention évidente de Sa Majesté. Nous avons à nous plaindre d'une innovation qui aggrave notre situation.

» Sa Majesté toujours attentive au bonheur de ses peuples, prévoyant que l'économie déplacée de quelques armateurs pourrait exposer les équipages à manquer de vivres dans des parages où il serait difficile de les renouveler, ordonna, art. 3, titre I du règlement pour la pêche, le 20 avril 1729 : *que les armateurs*

seront tenus de faire embarquer des vivres qui puissent fournir au moins pendant cinq mois la subsistance des équipages qui y sont employés ; lesquels vivres consisteront en 200 livres de biscuit et une barrique un quart de vin tiré au fin pour chaque homme.

» Le mot *au moins* annonçait bien que Sa Majesté ne voulait pas restreindre les armateurs à n'embarquer que la quantité de vin portée par cet article ; mais comme la loi ne peut jamais être trop claire, l'article 2 du même titre ajouta : *sera libre néanmoins auxdits négociants et armateurs d'embarquer sur lesdits bâtiments une plus grande quantité de vivres, s'ils le jugent à propos.*

» Cette extension était indispensable, le législateur avait prononcé qu'il fallait un quart de barrique pour chaque homme et par mois, et qu'on ne pouvait prendre de provisions pour moins de cinq mois. Mais, comme les expéditions peuvent être de six, sept et huit mois, qu'on peut encore éprouver des retardements occasionnés par les vents contraires, qu'il faut aussi prévoir le coulage ordinaire et accidentel, il est évident que, si on n'embarquait de vivres que pour cinq mois, les opérations seraient souvent manquées faute de provisions de bouche.

» Cependant les fermiers du Roi, armés d'un arrêt surpris à la religion du conseil le 25 mai 1756, ne veulent plus permettre d'embarquer que trois quarts de barrique de vin par homme, c'est-à-dire qu'ils réduisent la provision de pêche à trois mois de vivres. Il est certain qu'on ne pourrait faire dans ce court espace de temps aucune expédition. On embarque donc toujours une plus grande quantité de vin ; les fermiers alors exigent qu'on leur paie les droits de l'excédent, précisément comme si les vins étaient chargés pour l'étranger. C'est clairement un impôt mis sur la pêche ; c'est une surcharge pour ce commerce qui, dans les circonstances présentes, n'en peut supporter d'aucun genre.

» Combien cette innovation n'est-elle pas contraire au véritable esprit de ce même arrêt dont les fermiers veulent se prévaloir ?

» Dans le préambule de l'arrêt, Sa Majesté avertit ses peuples : *qu'étant informé que la pêche forme une des branches les plus utiles du commerce de son royaume, en donnant à ses sujets de nouveaux moyens de subsister, et en multipliant le nombre de matelots si nécessaires pour le progrès du commerce extérieur et pour l'entretien*

des flottes : et Sa Majesté voulant donner une nouvelle marque de sa protection aux négociants des ports de son royaume qui font des armements pour la pêche, etc...

» Voilà les motifs tendres qui ont déterminé le meilleur des maîtres à faire un nouveau règlement. Il veut donner aux négociants qui font des armements pour la pêche de nouvelles marques de sa protection. Combien l'article 4 de l'arrêt ne s'éloigne-t-il pas de ces sages vues du législateur. Le Roi veut favoriser la pêche comme infiniment utile à l'Etat ; il veut donner aux négociants qui font ces armements des témoignages de sa bonté ; il leur annonce des récompenses ou du moins des encouragements; et ces encouragements seraient un impôt inconnu jusqu'à ce jour ! Impôt qui rendrait les armements plus coûteux et par conséquent qui en diminuerait le nombre ! Non, nous avons osé espérer que nos prières seraient écoutées, nous n'avons obéi qu'avec protestation de nous pourvoir très humblement par devers le Roi pour obtenir la révocation d'un règlement onéreux au commerce, contraire aux vues bienfaisantes de notre Monarque et nuisible à l'Etat. Nous espérons de la bonté du Roi et de la sagesse de ses Ministres la révocation de l'arrêt du 25 mai 1756.

» Les négociants de la Rochelle sont peut-être les seuls qui réclament contre cet arrêt. La raison est que les fermiers généraux avec leur prudence ordinaire n'ont pas tenté de mettre l'arrêt à exécution dans tous les ports à la fois. Nous sommes instruits qu'aux Sables-d'Olonne et dans d'autres ports il n'a été rien innové. On nous a cru dignes de la préférence. Nous serons toujours flattés de donner l'exemple de la soumission lorsqu'il faudra procurer des ressources à l'Etat, mais nous donnerons aussi des preuves de notre zèle, lorsque, par un arrêt surpris à la religion du conseil, on voudra renverser les lois anciennes et mettre au commerce des entraves qui en arrêteraient les progrès.

» C'est donc notre devoir, autant que notre intérêt, qui nous a forcé de représenter que l'admission des étrangers dans les colonies françaises dessèche toutes les branches de notre commerce. Nous avons dû réclamer pour Miquelon et Saint-Pierre, la faveur accordée ci-devant pour Louisbourg.

» Nous n'avons pu nous dispenser de demander la révocation

de l'arrêt du 25 mai 1756, qui, réduisant les provisions pour la pêche à trois mois de vivres, rendrait les expéditions impraticables ou trop onéreuses... »

Dans ce mémoire, la chambre de commerce s'étendait bien plus sur les droits imposés sur les vins embarqués à bord des navires armés pour la pêche de la morue que sur le commerce des étrangers aux colonies.

Depuis la paix, les armements pour Terre-Neuve avaient repris à la Rochelle et les négociants rochelais tenaient à les maintenir, contre les prétentions des fermiers généraux qui leur opposaient des droits qu'ils n'avaient pas été tentés de réclamer dans les autres ports.

Avant la guerre de Sept-Ans, la Rochelle avait, pour la pêche de la morue, 15 navires, qui armèrent en ce port, qui, tous ou presque tous, furent capturés par les Anglais. Les négociants cherchèrent à réparer ce désastre une fois la paix conclue et ils armèrent timidement :

En	1763, 4 navires.				
»	1764, 5	»	qui rapportèrent	69,562	livres de morues.
»	1765, 8	»	»	57,510	»
»	1766, 5	»	»	12,101	»
»	1767, 6	»	»	508,422	»

Cette année, 1767, un arrêt établit une prime à l'exportation des morues de pêche française destinées aux îles françaises du Vent. Nous ne saurions dire si c'est par cette raison que les importations de ce poisson s'élevèrent à un si haut chiffre par rapport aux années précédentes, ou s'il faut en chercher le motif dans les difficultés primitivement apportées à cette pêche par le traité de paix, lequel portait article V : *Les sujets de la France auront la liberté de la pêche et de la sécherie sur une partie des côtes de Terre-Neuve, telle qu'elle est spécifiée par l'article XIII du traité d'Utrecht, lequel article est renouvelé et confirmé par le présent traité (à l'exception de ce qui regarde l'île du cap Breton, ainsi que les autres îles et côtes dans l'embouchure et dans le golfe de Saint-Laurent) ; et Sa Majesté Britannique consent de laisser aux sujets du Roi très chrétien la liberté de pêcher dans le golfe Saint-Laurent, à condition que les sujets de la France n'exercent ladite*

pêche qu'à la distance de trois lieues de toutes les côtes appartenant à la Grande-Bretagne, soit celles du continent, soit celles des îles situées dans ledit golfe Saint-Laurent ; et pour ce qui concerne la pêche sur les côtes de l'île du Cap Breton, hors dudit golfe, il ne sera permis aux sujets du Roi très chrétien d'exercer ladite pêche qu'à la distance de quinze lieues des côtes de l'île du Cap Breton ; et la pêche sur les côtes de la Nouvelle-Ecosse, ou Acadie, et partout ailleurs, hors dudit golfe, restera sur le pied des traités antérieurs.

Puis par l'article VI, il était stipulé : *Le Roi de la Grande-Bretagne cède les îles de Saint-Pierre et de Miquelon en toute propriété, à Sa Majesté très chrétienne, pour servir d'abri aux pêcheurs français* ; *Sadite Majesté très chrétienne s'oblige à ne point fortifier lesdites îles, à n'y établir que des bâtiments civils pour la commodité de la pêche, et à n'y entretenir qu'une garde de 50 hommes pour la police.*

Les chambres de commerce du royaume, comme celle de la Rochelle, présentèrent leurs observations au sujet de la non exécution des lois qui prohibaient le commerce étranger dans nos colonies. Nous nous bornons à donner ici un extrait des observations présentées par la chambre de commerce de Normandie (Rouen), véritable historique de cette question si intéressante pour le commerce de France.

Observations de la chambre de Normandie.

Il ne faut que jeter un coup d'œil sur l'état du commerce des colonies dans leur principe et sur les progrès rapides que ce commerce a éprouvés, pour se convaincre que les avantages qu'on en peut tirer aujourd'hui, ne sont dus qu'à la sagesse des lois qui ont été données en conséquence.

L'époque de l'origine de ce commerce n'est pas éloignée. Louis XIV en fut le créateur dans le siècle dernier ; la navigation aux colonies était peu intéressante avant lui. Ce monarque entrevit que les colonies pouvaient être une source de richesse pour son royaume, il s'occupa des moyens propres à les y attirer ; les dépenses considérables à faire pour les peupler et les mettre en valeur le déterminèrent en 1664 à établir une compagnie sous le titre de compagnie occidentale, à laquelle il donna le privilège exclusif d'y commercer, avec la faculté de délivrer des permissions et congés pour les navires que les négociants français voudraient y envoyer. En 1668, Louis XIV informé que la compagnie délivrait des passeports aux étrangers, sentit la nécessité de prévenir cet abus, et considérant que

le commerce des colonies ne serait vraiment avantageux à l'Etat, qu'autant qu'il serait exclusif aux seuls Français sans aucun partage avec l'étranger, il fut rendu un arrêt le 10 septembre, portant que la compagnie ne serait plus chargée de délivrer des congés et que sur ses permissions il serait expédié des passeports de Sa Majesté.

La disposition de cet arrêt fut confirmée par autres arrêts des 12 juin 1669, 1er juillet et 30 décembre 1670, qui ordonnaient en outre que les passeports seraient enregistrés au greffe des amirautés des lieux du départ des vaisseaux et que les armateurs y feraient leur soumission de ramener leurs navires, ou dans les mêmes ports ou dans quelqu'autres du royaume; et pour constater d'autant plus que le navire destiné pour les colonies était réellement français et éviter toutes surprises à cet égard, il était enjoint, par l'arrêt du 1er juillet 1670, aux officiers de l'amirauté de certifier que le navire pour lequel on sollicitait un passeport était réellement dans le port.

On regardait alors la concurrence étrangère comme tellement nuisible aux progrès du commerce des colonies, qu'on porta la précaution jusqu'à défendre d'associer les étrangers dans leurs entreprises, soit directement, soit indirectement.

L'effet de ces sages dispositions fut tel qu'on se persuada que l'activité des armateurs particuliers serait désormais suffisante pour tirer de ce commerce tout le parti possible sans le secours de la compagnie occidentale; le privilège qui lui avait été accordé en 1664 fut supprimé en 1674 et le commerce des colonies rendu libre à tous les Français.

Ce commerce a essuyé quelques révolutions; mais ces révolutions ont toujours été l'effet de la contravention aux lois; sitôt qu'on en est revenu aux principes, il a toujours repris son activité.

La guerre terminée par la paix de Riswick ayant donné lieu aux étrangers de faire dans les colonies un commerce prohibé et contraire aux intérêts de la nation, on crut devoir remédier à un mal qui ne s'était introduit que parce que les gouverneurs avaient abusé de leur autorité sous de vains prétextes.

En conséquence, il fut fait un règlement le 20 août 1698, par lequel Sa Majesté connaissant combien il est important de conserver en entier dans la main de ses sujets ce commerce et cette navigation, déclare renouveler ses premiers ordres pour l'exclusion des étrangers, d'autant qu'il est reconnu que les soins qu'elle s'est donnée pour attirer dans le royaume tout le commerce des colonies a eu tout le succès qu'on en pouvait attendre.

L'article IV de ce règlement fait expresse défense à tous marchands et propriétaires de vaisseaux bâtis dans les îles françaises de l'Amérique et dans la Nouvelle-France de trafiquer dans les pays étrangers, ni même de prêter leur nom aux étrangers pour faire leur commerce dans l'étendue desdites îles; enjoint aux capitaines et propriétaires de ceux qui y chargeront pour venir en France ou dans quelqu'autre colonie, de donner caution qu'ils aborderont dans un port de la domination française et y déchargeront

leurs marchandises, dont à leur retour ils rapporteront certificats, à peine de confiscation des vaisseaux et marchandises et de 500 livres d'amende.

L'article V défend, sous les peines les plus sévères, l'abord des colonies françaises à tous vaisseaux étrangers, et aux gouverneurs, commandants et officiers de les y recevoir, ni souffrir pour telle cause et sous tel prétexte que ce soit, qu'il en soit déchargé ni rechargé aucunes marchandises.

Le même article prononce également des peines contre les habitants qui auront reçu des marchandises des étrangers ou entretenu quelque correspondance avec eux.

Par l'article VIII, les bâtiments français des îles ou ceux venant du royaume qui auront chargé des marchandises pour les porter dans les pays voisins appartenant aux étrangers, ou qui en auront apporté seront confisqués, les propriétaires condamnés en 1,500 livres d'amende, en six mois de prison pour la première fois et aux galères pour trois ans, en cas de récidive.

Par l'article IX, le Roi, pour animer d'autant plus ses sujets commerçants à seconder ses vues politiques, défend à tous capitaines et autres officiers commandants ses vaisseaux de guerre, frégates ou autres bâtiments, de prendre dans leur bord aucunes marchandises, soit lorsqu'ils partent des ports du royaume ou lorsqu'ils y retournent, et de faire aucun commerce aux îles directement ni indirectement.

La même interdiction a été prononcée contre les gouverneurs et autres officiers commandants dans les colonies.

Les lettres patentes de 1717, en rappelant les dispositions des lois précédemment rendues en faveur des colonies et les avantages qui en étaient résultés, proscrivent également tout commerce entre les colonies et l'étranger ; c'est le même esprit qui les a dictées.

L'article XXVI défend très expressément aux habitants des îles et colonies et aux négociants du royaume de transporter desdites îles et colonies dans les pays étrangers ou dans les îles étrangères voisines desdites colonies par des vaisseaux français ou étrangers aucunes marchandises du crû des îles françaises, à peine de confiscation et 1,000 livres d'amende.

L'article XXVII défend sous les mêmes peines aux négociants du royaume, capitaines et maîtres des vaisseaux de charger dans les pays étrangers aucunes marchandises pour les transports dans les colonies.

Malgré la sévérité des peines prononcées contre ceux qui s'écarteraient de la disposition de ces lois, la cupidité trouva encore le moyen d'introduire un commerce frauduleux dans les colonies. Ce fut pour le réprimer et en arrêter les suites que le Roi donna, au mois d'octobre 1727, de nouvelles lettres patentes en forme d'édit concernant le commerce étranger aux îles et colonies françaises de l'Amérique ; *commerce d'autant plus préjudiciable*, est-il dit dans le préambule, *qu'outre qu'il diminue la navigation et le commerce des sujets français, il pourrait être dans la suite d'une dangereuse conséquence au maintien des îles et colonies.*

L'article premier défend de faire venir des pays étrangers ou colonies étrangères aucuns nègres, effets, denrées et marchandises pour être introduites dans nos colonies. L'impossibilité de fournir en assez grande quantité les chairs salées que la consommation des colonies exige, les a fait excepter de la prohibition; mais c'est parce qu'elles y seront portées par des vaisseaux français qui auront pris leurs chargements dans les ports du royaume; précaution sage et qui part toujours des mêmes principes, que le commerce des colonies ne peut souffrir aucun partage et qu'il doit être sans aucune exception dans la main de ses sujets.

Pour ôter toute faculté de faire aux colonies un commerce frauduleux et par interlope, l'article III porte que les étrangers ne pourront aborder avec leurs vaisseaux ou autres bâtiments dans les ports, anses et rades des îles et colonies, même dans celles inhabitées, ni naviguer à une lieue autour d'icelles, à peine de confiscation.

Les articles XI à XVI prescrivent les formalités à prendre pour qu'un vaisseau étranger relâché par tempête ou autrement n'y débarque aucunes marchandises et ne rembarque aucunes denrées des colonies.

On sentait tellement alors de quelle conséquence il était d'écarter toute concurrence étrangère de ce commerce, que par l'article premier du titre VI des lettres patentes de 1727, on déclare que les étrangers établis dans les colonies, même ceux naturalisés ou qui pourraient l'être à l'avenir, ne pourront être marchands, courtiers et agents d'affaires de commerce; il leur est permis seulement d'y faire valoir des terres et habitations et d'y faire commerce des denrées qui proviendront de leurs terres.

Par l'article III du même titre, il est défendu aux marchands et négociants établis dans les colonies, d'avoir aucuns commis, facteurs, teneurs de livres ou autres personnes qui se mêlent de leur commerce, qui soient étrangers.

Ce sont ces lois si sagement dictées qui, en écartant toute concurrence étrangère, ont assuré le sort du négociant français, lui ont inspiré la confiance qui est nécessaire pour des entreprises de longue durée, ce sont elles qui ont élevé le commerce des colonies au point d'exciter la jalousie de nos rivaux. Sans secours étranger, le commerce de France a su pourvoir à tous les besoins des colonies; c'est à lui seul à qui l'Etat doit les avantages qu'il est dans le cas d'en tirer aujourd'hui.

De pareilles conséquences prouvent bien sensiblement la nécessité de ne pas s'écarter des principes d'où elles dérivent.

... Il sera toujours d'une dangereuse conséquence d'abandonner aux étrangers l'approvisionnement des colonies, même en temps de guerre. Le colon peut y trouver de l'avantage en ce qu'il achète les denrées d'Europe à meilleur marché et vend ses denrées plus cher; mais cet avantage ne peut être considéré que comme un avantage particulier et momentané pour le colon, qui tournera toujours à la perte des colonies pour l'Etat.

En y admettant les étrangers, on en exclut nécessairement le commerce

national qui ne peut se faire concurremment avec eux : d'où résulte la désertion de nos matelots qui, ne pouvant trouver d'emploi dans la marine marchande, passent à l'étranger où notre commerce s'est porté.

Nos colonies ainsi abandonnées à une subsistance précaire, l'ennemi profite des vaisseaux étrangers pour s'y introduire ; il y prend des connaissances du local, il y forme des liaisons, il les attaque ensuite avec d'autant plus de confiance, qu'il connaît les endroits où il trouvera moins de résistance et qu'il est exactement informé de tous les détails qu'on doit lui opposer.

Les deux dernières guerres nous fournissent une preuve sensible de la vérité que nous avançons.

Dans la guerre de 1744, le gouvernement avait cru nécessaire de mettre le commerce français à portée de fournir par lui-même aux besoins des colonies ; on avait établi en conséquence des convois pour escorter la navigation marchande. Ce projet réussit, tous les convois passèrent, les intentions du gouvernement furent remplies et les colonies pourvues de toutes espèces de marchandises et de munitions propres à leur défense : les équipages des bâtiments dont on eût fait un corps de 4 à 5,000 hommes, la bonne contenance des colons encouragés par les efforts du gouvernement à leur subvenir en imposèrent aux Anglais qui n'osèrent alors rien entreprendre contre elles.

On convient que les colonies payaient nos denrées plus cher et qu'elles nous vendaient leurs productions à meilleur compte ; mais cet inconvénient momentané et dont le colon pouvait se dédommager par son économie, était nécessaire pour récompenser les armateurs des frais extraordinaires qu'ils étaient obligés de faire ; et d'ailleurs ce désavantage pour le colon n'était que l'équivalent des impositions auxquelles est assujetti l'habitant de la métropole pour contribuer aux dépenses à faire pour la défense commune.

Dès le commencement de la guerre de 1755, malgré les avantages qui avaient résulté de la conduite qu'on avait tenue dans la guerre précédente, on prit un parti tout contraire. Le Ministre écrivit aux chambres de commerce pour les informer que le commerce ne pouvait s'attendre à obtenir des convois, ni compter sur la protection de la marine royale, parce qu'on en avait besoin pour des entreprises plus importantes ; on leur annonça que l'intention du Roi était de confier aux étrangers le soin d'approvisionner les colonies, si le commerce français abandonné à lui-même se trouvait hors d'état d'y satisfaire.

Le commerce sentit le coup funeste qu'on portait à l'Etat, toutes les chambres se réunirent pour faire les représentations les plus vives. Celles de Normandie tendaient à démontrer qu'en admettant l'étranger aux colonies, c'était absolument nous en exclure, parce que les frais considérables que nous étions obligés de payer pour couvrir nos risques, nous mettaient dans l'impossibilité de naviguer concurremment avec lui ; d'où résultait la ruine de nos manufactures, l'inaction de notre marine, la désertion de nos

matelots, la perte même de nos colonies. Les malheurs que nous avons annoncés ne se sont que trop vérifiés ; nous n'en avons point été surpris, ils étaient la conséquence nécessaire du nouveau système qu'on adoptait.

La conservation et le maintien des colonies sont essentiellement attachés à la dépendance dans laquelle ces colonies doivent être de la métropole ; la métropole en les abandonnant et en faisant dépendre leur subsistance du secours étranger compromettait évidemment leur conservation. En effet, les avantages particuliers que les colonies ont trouvé dans le commerce étranger ont insensiblement affaibli l'amour qui devait les unir à la patrie. Privées des Français que la concurrence des étrangers avait écartés, remplies d'étrangers qui n'avaient aucun intérêt à leur défense, les Anglais ont considéré que c'était le moment de les attaquer; ils l'ont fait, les colonies n'ont opposé qu'une faible résistance, elles ont été conquises.

La conservation des colonies a été l'effet de la conduite qu'on a tenue à leur égard dans la guerre de 1744. Leur perte a été l'effet de la conduite qu'on a tenue dans celle de 1755 ; preuve concluante et démonstrative de la nécessité de ne jamais s'écarter des principes, de tenir toujours les colonies dans la dépendance de la métropole, de conserver en toutes circonstances leur commerce dans la main de leurs sujets et de ne leur procurer dans aucun cas et sous tel prétexte que ce soit, aucunes liaisons avec les étrangers.

... Aux autorités que nous avons citées pour prouver la vérité des principes jusqu'à présent adoptés, joignons-y le sentiment de Montesquieu à l'égard des colonies : *Nos colonies sont sous un genre de dépendance dont on ne trouve guère d'exemple dans les colonies anciennes ; leur objet est de faire le commerce à de meilleures conditions qu'on ne le fait avec les étrangers, avec lesquels tous les avantages sont réciproques. On a établi que la métropole seule pourrait négocier dans la colonie et cela avec grande raison, parce que le but de l'établissement a été l'extension du commerce et non l'établissement d'une ville ou d'un nouvel empire. Il est encore reçu que le commerce établi entre les métropoles n'entraîne point une permission avec les colonies qui restent toujours dans un état de prohibition. Le désavantage des colonies en perdant la liberté du commeree avec les étrangers est visiblement compensé par la protection de la métropole qui la défend par ses armes et la maintient par ses lois. Les Carthaginois, dit encore Montesquieu, pour rendre les Sardes et les Corses plus dépendants, leur avaient défendu, sous peine de la vie, de planter, de semer et de ne rien faire de semblable ; ils leur envoyaient d'Afrique des vivres ; nous sommes parvenus au même point sans faire des lois si dures ; nos colonies des Antilles sont admirables, elles ont des objets de commerce que nous n'avons pas, elles manquent de ce qui fait l'objet du nôtre.*

Lorsque Montesquieu a composé son ouvrage (*Esprit des Lois*), le commerce était en effet dans l'état le plus brillant. Qui l'avait rendu tel ? le commerce français que nos lois, fondées en principe, avaient débarrassé de toute concurrence étrangère.

Les colonies ont éprouvé des révolutions désavantageuses dans la dernière guerre, on en convient. Mais quelle partie de l'Etat a plus partagé les malheurs que ce fléau entraîne, que le commerce de France ? Malgré les pertes considérables dont il a été accablé, l'activité du négociant français est toujours la même, elle a formé les colonies ; on peut être certain qu'en persévérant constamment et sans aucune distinction, aux principes qui y ont concouru, elle les rétablira dans un état plus brillant encore que celui où nous les avons vues.

... De toutes les nations commerçantes, l'Angleterre est celle qui a su la mieux approfondir les véritables intérêts du commerce et en combiner les effets relativement au bien général de l'Etat. Convaincue que le commerce, par les richesses qu'il procure, en établit la puissance, que la navigation en fait la sûreté, toutes ses lois ont eu pour objet d'encourager l'un et l'autre et de les maintenir dans la main de ses sujets.

Sa politique l'a conduite à écarter l'étranger de toutes les parties que les Anglais pouvaient entreprendre.

Elle a tenu la même conduite que nous à l'égard de ses colonies ; elle a fait plus, elle a senti que le centre de la puissance devant être dans la Grande-Bretagne, il était nécessaire d'y attirer l'abondance par un plus grand commerce. En 1754, elle a interdit aux vaisseaux venant des colonies de sa domination, la faculté de transporter directement en Irlande, les sucres, tabacs, cotons, indigos, gingembres, bois de la Jamaïque, fustel, et autres bois de teinture, mélasses ou guildives, etc., etc. L'Irlande ne peut recevoir aucuns de ces objets que par des vaisseaux qui naviguent conformément à la loi et après qu'ils ont été déchargés dans les ports de la Grande-Bretagne.

L'inconvénient prétendu de l'augmentation du prix de la denrée pour le consommateur n'a point arrêté les Anglais ; ils ne se sont point persuadés qu'il put influer sur la culture de leurs colonies.

... Il est un moyen bien simple de diminuer le prix des marchandises, en augmentant la consommation et la culture en Amérique. Qu'on protège les colons, qu'on ne les charge d'aucun impôt, que leurs denrées soient affranchies de droits : on parviendra sûrement et sans inconvénient au but proposé.

Que la conduite qu'on tient aujourd'hui à leur égard est peu conforme aux principes de l'économie politique ! On les écrase par des vexations de toute espèce. Leurs maisons, leurs terres, leurs voitures, leurs nègres, leurs personnes, tout est imposé, même la faculté de venir jouir dans la patrie et dans le sein de leurs familles du fruit de leurs veilles et de leurs travaux.

Toute loi bursale est contraire aux progrès des colonies et à leur utilité en faveur de l'Etat ; le produit de leur commerce en faveur de l'Etat doit leur tenir lieu d'impôt.

... Ce serait une injustice envers la métropole que de borner sa con-

sommation aux sucres bruts que les colonies jugeraient à propos de lui envoyer et de la priver des autres espèces de sucres et des cafés qu'on leur donnerait la faculté de porter à l'étranger, et sur la plus grande partie desquels les droits ne seraient pas acquittés.

... Avantage qui ferait tomber les raffineries de l'intérieur du royaume et notre commerce avec la Suisse, qui consomme nos sucres blancs et terrés. Il ne faut pas croire que le défaut de ces sucres blancs en France la détermine à tirer de nos sucres raffinés dans le royaume; l'étranger pouvant les établir à meilleur compte, c'est là qu'elle s'en pourvoira et, par occasion, des autres marchandises que nous étions dans le cas de lui fournir.

Les guildives ou tafias dont les colonies se trouvent chargées et dont la quantité s'accroît chaque jour, proviennent d'un abus qui s'y est introduit au préjudice de nos raffineries, de la main-d'œuvre européenne et de notre navigation. Le législateur qui n'avait considéré les colonies que du côté des avantages qu'elles pouvaient procurer à l'Etat, leur avait interdit la faculté de raffiner leurs sucres; on ne conçoit pas quel a été le motif qui a anéanti l'effet d'une loi si sage ou du moins qui l'a laissé anéantir. La chambre a de tout temps réclamé contre cet abus, parce qu'elle est persuadée que si la loi reprenait son exécution, le commerce des colonies en deviendrait d'autant plus intéressant pour l'Etat, qu'elle augmenterait pour le moins d'un tiers, par le transport à faire des sucres bruts, le nombre des navires que ce commerce exige, qu'elle provoquerait le rétablissement en France des raffineries que le raffinage aux colonies a fait tomber, qu'elle ferait disparaître enfin cette nécessité prétendue pour le colon de recourir à un commerce prohibé également contraire aux colonies et à la métropole.

Dans l'état actuel des choses et en attendant qu'il plaise au Roi de réformer l'abus, en ordonnant l'exécution de la loi primitive, nous pensons qu'il convient de fournir aux colons la faculté de se défaire de leurs guildives ou tafias.

Si on ne veut point leur donner entrée dans le royaume, quel inconvénient y aurait-il donc de les y admettre en entrepôt pour être ensuite transportés à l'étranger? Nous n'en apercevons aucun; car on ne doit pas craindre que la consommation des tafias y puisse préjudicier à la consommation des eaux-de-vie de vin; leur qualité supérieure leur assure toujours la préférence sur les tafias qui n'auront d'autre effet que de diminuer la consommation des eaux-de-vie de grain de fabrique étrangère. L'apport des tafias dans les ports de France et leur exportation pour les ports étrangers seraient encore un moyen d'augmenter notre navigation.

Nous avons déjà sollicité l'avantage de cet entrepôt en faveur des colonies, qui prétendaient que, n'ayant plus le Canada où se faisait la plus grande consommation des tafias, il était nécessaire de permettre aux vaisseaux anglais de venir les charger dans les colonies. Nous avons senti le danger

de cette admission, parce que nous avons pensé qu'on ne manquerait pas d'en abuser pour remplir les colonies de denrées de manufactures étrangères au préjudice des nôtres et que les étrangers enlèveraient nos sucres, nos cafés, etc., au préjudice de notre navigation. La conduite des chefs autorisait malheureusement nos craintes à cet égard ; elle les justifie encore aujourd'hui, puisque dans un temps où le commerce français fournit abondamment aux besoins des colonies, ils permettent ouvertement l'introduction des bœufs et farines étrangères et l'enlèvement des denrées des colonies ; ce qui, depuis la paix, rend les entreprises de l'Amérique ruineuses pour ceux qui s'y livrent.

Quelques colons accrédités sollicitent encore aujourd'hui de pareilles permissions sur le prétexte que la France ne peut leur fournir des bois, des morues et même des nègres en suffisante quantité et à aussi bon compte que les Anglais.

Prétexte spécieux, sans réalité et qui n'a de fondement que dans l'intérêt particulier de ces colons. A l'appui du crédit dont ils jouissent, ils cherchent à surprendre la religion du Roi et de ses Ministres. Leurs démarches seront vaines et nous osons nous flatter qu'il ne leur restera que la confusion d'avoir insulté la patrie en la supposant hors d'état de fournir à leurs besoins : supposition démontrée fausse par l'expérience du passé. La France peut fournir à tout ; le commerce, pour y satisfaire, n'a besoin que de protection et de lois que nulles personnes ne puissent enfreindre et sur la foi desquelles les négociants puissent établir leurs entreprises.

Si l'on déférait aux demandes des colons, que deviendraient nos finances, notre navigation, nos manufactures ? C'est être bien peu sensible à la gloire de la nation que de vouloir altérer les sources de sa puissance pour augmenter celles des étrangers.

... La chambre persiste à dire que le projet est inadmissible. Loin de procurer aucuns des avantages qu'on lui suppose, elle le regarde comme contraire au bien général de l'Etat, comme d'une dangereuse conséquence au maintien des colonies, comme tendant à favoriser la fraude, comme préjudiciable au commerce, aux manufactures et à la navigation.

La chambre de commerce de Bordeaux traita cette importante question différemment que celle de Normandie, tout en concluant de la même manière. Elle se livra à une véritable discussion portant sur l'impossibilité physique et morale pour les navires français, armés pour les colonies, de pouvoir porter des marchandises du crû des îles d'Amérique, dans les ports de la mer du Nord, pour revenir ensuite dans les ports français. Il importait aux négociants bordelais de prouver, que la faveur sollicitée par les colons de pouvoir trafiquer avec l'étranger était chose impos-

sible avec des navires français et que c'était la perdition des colonies que de les autoriser à recevoir des navires étrangers.

Les négociants de Nantes s'attachèrent également à démontrer qu'un vaisseau armé pour les colonies ne pouvait porter des denrées à l'étranger, puis revenir dans les ports de France ; que la navigation entre la France et ses colonies devait être directe, sauf à charger ensuite en France pour l'étranger les marchandises dont l'introduction n'était pas permise, comme les sirops, avec celles du commerce général de la France avec l'étranger.

La chambre de commerce de Toulouse, quoique peu au courant des affaires maritimes, formula un avis conforme à ceux de la Rochelle, Rouen et Nantes, se basant sur ce que le gouvernement français devait défendre l'exportation des tafias de nos îles d'Amérique, pour conserver le crédit et la consommation des eaux-de-vie françaises.

On voit que cette question fut traitée bien différemment, quoique les solutions furent toutes pour l'application des mesures prohibitives ; mais, malheureusement, elles ne furent pas partagées par le ministère.

En avril 1765, le bruit se répandit que les Anglais venaient d'obtenir la permission d'importer aux colonies françaises les morues de leur pêche moyennant un droit de huit livres par quintal. Cette nouvelle jeta quelque alarme parmi les négociants de France, se disant que le plus grand encouragement qu'on puisse donner au commerce était de lui assurer le débouché de ses marchandises et que tout devait concourir à lui en procurer l'exportation, afin de soutenir, sur les autres nations, la concurrence dans les marchés étrangers. L'admission du poisson de pêche étrangère aux colonies était considérée très préjudiciable, en ce qu'elle était payée en sucre, indigo, café, coton, productions dont la métropole approvisionnait l'étranger et dont le bénéfice devait nous être réservé. La pêche ne devait plus avoir pour objet que la consommation du royaume et chaque armateur craignait qu'elle soit trop abondante, et que le prix soit avili par le superflu.

On comptait alors en France 18 à 20,000 pêcheurs, dont un

tiers de mousses et de novices, et nombre de marins qui seraient réduits à ne plus naviguer en peu de temps.

Pour la pêche, on ne demandait rien à l'étranger, tous les armements étaient faits avec les productions de notre crû. Quelle est la navigation qui pouvait lui être comparée ? Il n'en était aucune présentant de si grands avantages.

Une année se passa pendant laquelle les Anglais jouirent de ce privilège qui causait un si grand tort à la France, le gouvernement n'eut pas l'air de s'en douter, gardant un mutisme complet.

En 1766, des capitaines furent punis par l'intendant de la Martinique, pour avoir exécuté trop bien une visite qui leur avait été prescrite sur quelques vaisseaux étrangers qui avaient apporté certaines marchandises dans cette île, et qui étaient soupçonnés de fraude.

Cependant la chambre de commerce de la Rochelle n'avait pas cessé de réclamer, disant : « que le commerce, enchaîné dans nos ports pendant le cours d'une longue et malheureuse guerre, n'attendait qu'une paix solide pour réparer ses pertes. La France jouit depuis plus de deux ans de cette paix désirée ; mais peut-on dire que le commerce ait participé véritablement aux avantages de la paix ? Il a passé ces deux premières années dans des alarmes continuelles : toujours prosterné au pied du trône, pour demander le maintien et l'exécution des lois, il a toujours eu des concurrents puissants à redouter, les cris indiscrets des colons à combattre : tous ses projets ont été déconcertés par les permissions particulières accordées aux étrangers admis dans nos îles, sous vingt prétextes différents. Est-ce dans de pareilles agitations que le commerce peut se fortifier et reparaître dans sa première splendeur ? »

Un petit nombre d'insulaires demandaient la liberté du commerce des colonies, lorsqu'en janvier 1764, il se trouva des cœurs vraiment français qui sollicitèrent les négociants de France de se joindre à eux pour chercher à conjurer l'orage qu'ils voyaient se former.

Sa majesté avait ordonné le 23 juillet 1759 qu'il fut créé à Saint-Domingue deux chambres mi-partie d'agriculture et de com-

merce, composées chacune de quatre habitants et de quatre négociants : leurs fonctions étaient de proposer des moyens d'augmenter l'agriculture, le commerce et la navigation : les quatre habitants s'occupèrent principalement des moyens d'accroître leurs revenus ; l'introduction des étrangers dans la colonie fut le premier projet qu'ils présentèrent : les quatre négociants, qui sentaient le coup que cela porterait au commerce de France comme à la colonie, rejetèrent une pareille proposition. On se plaignit de division parmi les membres de ces conseils et on y rétablit la paix en supprimant les négociants, qui furent remplacés par trois autres habitants. On vit donc une assemblée d'où les négociants étaient exclus, délibérer sur les moyens d'augmenter le commerce et la navigation. Les colons supposèrent d'abord que les vaisseaux marchands ne pourraient entreprendre le transport de leurs denrées, ils demandèrent et obtinrent le concours des vaisseaux du roi, et comme les colonies étaient amplement approvisionnées, que les spéculations des négociants de France ne portaient que sur le fret, cette concurrence eut pour résultat de diminuer le nombre des armements en les privant de l'espoir de ranimer leurs espérances. Les colons voulaient encore que l'étranger put s'associer aux nationaux, pour le transport de leurs denrées : sur des permissions particulières, ils obtinrent l'introduction par les étrangers du bois merrain, des nègres, des morues ; pouvaient-ils dire que si la navigation de la France était faible, ce n'était pas de leur faute. Ils se trompaient, la France était encore en état de fournir à tous leurs besoins.

La puissance d'un royaume n'est-elle pas le résultat du nombre et de la richesse de ses habitants ? Cependant cette maxime prise à la lettre pourrait être dangereuse, car les annales de l'histoire présentent de grandes nations amolies par le luxe et subjuguées par une nation pauvre et guerrière. Sacrifier la marine française pour enrichir les colonies, c'était se mettre dans l'impossibilité de les conserver. Il est donc plus vrai de dire que la puissance d'un état résulte, sur mer, du nombre de ses vaisseaux et des matelots, et, sur terre, du nombre de troupes et de leur discipline. L'or est nécessaire pour faire subsister les armées et mettre

en mer les flottes, mais les moyens de procurer les richesses ne sont point indifférents ; il faut, en acquérant, se ménager les moyens de conserver. C'est précisément ce qui arriva pour le commerce maritime ; il augmenta la richesse de l'état et multiplia en même temps ses forces. Les richesses que nos colonies acquerraient par un commerce direct avec l'étranger devaient avoir un effet tout contraire, puisqu'en portant l'abondance dans nos possessions, l'étranger augmentait sa navigation et acquerrait chaque jour de nouveaux moyens de nous enlever les îles qu'il avait enrichies. Le riche passe nécessairement sous la domination du fort. S'affaiblir pour s'enrichir, c'est vouloir tout perdre.

Ces observations, empruntées à un mémoire de la chambre de commerce de la Rochelle, montrent bien l'esprit des négociants d'alors : les colonies devaient les enrichir et notre domaine colonial devait être soumis aux intérêts du commerce de la métropole. Cette opinion était générale, car on la trouve consignée dans tous les mémoires des chambres de commerce du royaume.

Au sujet de la traite des noirs, la chambre de commerce de la Rochelle disait :

Le commerce d'Afrique qui consiste dans la traite des noirs, un peu d'or et de morfil, a toujours été regardé avec raison comme très avantageux à la nation. Plus de 100 navires sont annuellement employés à cette navigation. L'un dans l'autre ils introduisent 300 noirs. On a prouvé au ministère que ce commerce fait verser dans le royaume 11,470,330 livres pour les expéditions seulement, par l'exportation des marchandises de nos manufactures et le travail des ouvriers ; que nous étions forcés, à la vérité, de tirer de l'étranger, pour nos assortiments, pour 3,079,669 de livres, mais comme la balance de l'importation et de l'exportation est toute à notre avantage, cet inconvénient est léger. Si l'étranger fait la fourniture des noirs dans nos colonies, nos manufactures, nos sucriers et nos cultivateurs seront privés d'un débouché considérable. Par un bill du parlement d'Angleterre du 3 avril dernier, il est défendu à ceux qui font le commerce d'en acheter en payant en or ou argent ou autres denrées que celles d'Angleterre. C'est au moment où nos sages voisins font des lois pour augmenter le débouché de leurs denrées, que l'on

propose à la France de se priver volontairement de ses anciennes ressources.

A l'égard de notre navigation, on la voit s'affaiblir. Si l'on étend un peu ses regards, on verra de plus grandes pertes encore. Il n'y a point de mines d'or et d'argent dans les colonies françaises comme dans celles de l'Espagne et du Portugal, elles ne fournissent que du sucre, de l'indigo, du café, du coton, etc. Mais ces productions sont plus précieuses que l'or du Pérou et du Mexique› parce qu'elles sont pour la France la source d'une navigation immense. Si l'étranger introduit des noirs, il sera payé en denrées du pays et comme il faut quatre navires pour emporter le produit d'une cargaison de noirs, voilà donc encore la navigation française affaiblie de 400 navires et celle de l'étranger accrue de la même quantité. Quel désavantage pour nous dans la balance du commerce de l'Europe ! On allègue que nous pouvons faire le commerce de la traite en concurrence avec les étrangers, que l'on surchargera même ceux-ci de droits pour multiplier nos avantages. Nous répondrons d'abord que ces droits seraient absolument illusoires ; l'acheteur et le vendeur auraient le même intérêt à la fraude et nous n'ignorons point qu'il n'est pas possible dans nos colonies de l'éviter ; secondement, le commerce n'est point de nature à se faire en concurrence avec l'étranger, surtout avec les Anglais ; leur gouvernement a des établissements sur les côtes de l'Afrique entretenus aux frais de l'état, ils ont des comptoirs d'entrepôt, des vaisseaux qui les protègent souvent contre nous et toujours contre les noirs. Leur navigation est infiniment moins surchargée de droits, de gêne ; ils n'ont dans leurs vaisseaux que les hommes qui leur sont nécessaires ; tout concourt enfin à leur rendre la traite plus facile et à meilleur compte que nous.

Les colons se plaignent que les nègres introduits par les Français sont à si haut prix qu'ils ne peuvent en acheter. Cette allégation est absolument contraire à la vérité, nous le prouvons par un relevé de nos registres qui peuvent seuls donner une idée juste du commerce ancien comparé au commerce actuel : on va voir que la cherté n'est qu'idéale et que jamais les nègres n'ont été à plus bas prix qu'ils le sont aujourd'hui.

Immédiatement après les lettres patentes de 1716 et 1717, les noirs valurent dans nos colonies 600 livres : le plus haut prix du sucre brut était de 8 livres le quintal ; il fallait donc 75 quintaux de sucre brut pour payer un noir. Par édit du 27 septembre 1720, la liberté accordée par les lettres patentes de 1716 pour la traite, fut révoquée ; le privilège exclusif fut donné à la compagnie des Indes ; il fut confirmé par l'édit du mois de juin 1725 et par celui du 28 septembre 1726. Nos registres ne donnent point les prix des nègres dans les colonies pendant que la compagnie a conservé le privilège exclusif de la traite ; nous voyons seulement que, peu après que la compagnie eut abandonné ce commerce aux armateurs français, au moyen de la réserve d'un droit de 10 livres par tête de nègres introduits, les noirs y valurent, savoir : en 1730, 1,000 livres, le sucre brut valait 8 livres le quintal, il en fallait donc 125 quintaux pour un noir, ce qui faisait une augmentation de 2/5 au-dessus du prix qu'il coûtait avant l'édit de 1720. On ne peut douter que l'augmentation des nègres ne fut une suite des entraves dans lesquelles le commerce avait gémi pendant les privilèges exclusifs : la liberté ramena bientôt l'abondance et fit baisser le prix des noirs.

En 1735, le prix des nègres était encore à 1,000 livres, mais le sucre brut était monté à 11 livres ; ainsi, il ne fallut plus qu'environ 90 quintaux de sucre brut pour payer un noir.

En 1740, le sucre brut valait 18 livres, les nègres 1,200 livres ; ainsi il ne fallut que 66 quintaux de sucre brut pour payer un noir. Ce changement était bien favorable aux colons ; jamais ils ne s'étaient procuré les nègres avec une moindre quantité de leurs denrées.

Notre calcul est interrompu par la guerre qui dura jusqu'en 1748 ; mais nous voyons qu'en 1750 les nègres valurent jusqu'à 1,300 livres ; le sucre brut valait alors 24 livres, il n'en fallait donc plus que 54 quintaux pour se procurer un nègre : Voilà sans doute une nouvelle diminution qui prouve avec quelle ardeur les négociants de France se portaient à faire la traite.

En 1755, nous sommes encore interrompus par le fléau de la guerre et nous passons à l'époque actuelle. Aux cris des colons, on croirait qu'ils paient les nègres plus chers qu'avant la dernière

guerre ; cependant le plus haut prix est de 14 à 1,500 livres. A l'égard du prix des denrées, nous le trouvons consigné dans les papiers publics, imprimés sous les yeux du gouvernement : La *Gazette du commerce* du 8 juin, présent mois, annonce que, le 13 mars 1765, le sucre brut, au Cap, était à 35 et 32 livres ; or, au plus haut prix, il ne faut aux colons que 42 quintaux de sucre brut pour se procurer un nègre.

Rapprochant ces différents prix, nous voyons que, pour se procurer un nègre, il fallait :

En 1730........	125	quintaux de sucre brut.
En 1735.........	90	»
En 1740........	66	»
En 1750.........	54	»
En 1765.........	42	»

Le prix des nègres a donc toujours diminué depuis que les négociants de France ont eu la liberté de la traite des noirs et les plaintes des colons sont injustes. On convient que l'énonciation numéraire semble annoncer que les nègres sont plus chers, mais dans le fait ils coûtent moins. Les colons le savent bien et ils se plaignent ; leurs plaintes sont aussi mal fondées que le seraient les nôtres, si nous nous plaignions de la cherté des denrées des colonies.

A l'égard de la pêche, elle renouvela ses plaintes relatives aux obstacles que les pêcheurs français ont à vaincre. Il ne s'agissait que d'obtenir, pour la pêche à l'île Saint-Pierre et à Miquelon, les mêmes privilèges dont on jouissait à Louisbourg avant la guerre.

Les Rochelais avaient demandé la révocation de l'arrêt du 25 mai 1756, qui réduisait les approvisionnements à trois mois de vivres et rendait la pêche impossible, et qu'on les délivrât de la concurrence étrangère. Les colons firent tomber M. Pânier, intendant de la Guadeloupe, dans une grave erreur, ce magistrat ayant écrit le 8 octobre 1764, que son département avait besoin annuellement de 80,000 quintaux de morues. Pour voir que les colons ont exagéré, il suffit de reconnaître que ce nombre de quintaux représente 8 millions pesant, qu'on n'en donne aux nègres que trois fois par semaine, et qu'en supposant que leur

ration fut aussi forte que celle des matelots sur les vaisseaux du roi, qui est de 5 onces, 8 millions pesant feraient 25,600,000 rations, qui suffiraient pour la nourriture de 163,846 nègres; croit-on que la Guadeloupe ait autant de nègres, alors que Saint-Domingue n'en a jamais eu un si grand nombre. Que l'on compte dans cette quantité les nègres domestiques, les habitants n'oseraient jamais faire provision de morue pour plus de trois à quatre mois, ne se conservant pas plus longtemps dans les pays chauds.

Sur le commerce du bois servant à faire du merrain pour les barriques, elle disait que l'île de Saint-Domingue n'en a jamais manqué. La vente de ces bois fait subsister en partie les petits habitants dont les terrains ne sont pas entièrement défrichés, tandis que les habitants riches, dont les terres sont cultivées en entier, sont obligés d'en acheter: ils ont voulu le recevoir de l'étranger, qui peut en effet leur donner à meilleur marché; mais c'est ici le cas de faire céder l'intérêt particulier à l'intérêt général.

La colonie de Cayenne au défrichement de laquelle on travaille est en état de fournir des bois merrains à toutes nos autres colonies; c'est un pays immense qui est tout en bois debout: il est de la plus grande importance de laisser à cette nouvelle colonie l'approvisionnement des autres en ce genre. Le commerce en a aussi besoin: depuis deux ans, on est occupé, à Cayenne, à défricher; on n'y cultive pas encore, il n'y a donc point de denrées à en exporter, les navires qui y ont transporté des hommes, des vivres, n'y ont trouvé que du bois qu'ils ont porté aux colonies, malgré les cris des colons; ces bois se sont mal vendus et on a été obligé d'en mettre en magasin à Saint-Domingue. La Martinique et la Guadeloupe peuvent s'approvisionner à Sainte-Lucie.

A l'égard des feuillards ou cercles, la France en a toujours fourni autant qu'on peut en consommer dans les colonies et, dans le mois de février dernier, cet article était à Saint-Domingue à meilleur marché qu'en France. L'on sait que la province du Poitou est abondante en châtaignier sauvage et se fait un revenu considérable de ces cercles qui se portent à la Rochelle et à Bor-

deaux, bien moins pour l'approvisionnement de ces villes que pour celui des colonies. La Bretagne en fournit à Nantes qui en fait passer aux colonies une quantité considérable. On en charge aussi en Poitou et en Bretagne pour l'Angleterre et l'Irlande.

Au sujet des bestiaux, elle trouvait que c'était un prétexte frivole pour y appeler l'étranger. La partie espagnole de Saint-Domingue, uniquement employée à la nourriture des bestiaux, est deux fois plus étendue que la partie française ; à qui persuadera-t-on que les deux tiers d'une île fertile laissée en pacages, ne peuvent pas fournir à l'autre une quantité suffisante de bestiaux, pour l'exploitation des terres et la nourriture des habitants ; indépendamment de cette ressource inépuisable, toutes les habitations un peu considérables ont des étalons ou des taureaux qui multiplient et forment des troupeaux.

Mais si le besoin était réel à Saint-Domingue ou dans nos autres colonies, on ne pourrait l'attribuer qu'à la cupidité des colons. Les gouverneurs, se conformant aux sages instructions qu'ils avaient reçues, ne délivraient autrefois de concessions, que sous la condition que chaque habitant entretiendrait une certaine quantité de terrain en pacage, pour y élever des bestiaux et servir non seulement à leur subsistance et à l'exploitation de leurs habitations, mais encore pour fournir aux besoins des villes et des bourgs voisins.

Si les colonies françaises manquaient de bestiaux, ce ne pourrait être assurément que parce que les colons avaient enfreint la loi qui leur était imposée et dans ce cas pourraient-ils se plaindre, si on les forçait de remettre en pacages les terrains qu'ils avaient plantés en contravention ? On ne ferait à l'égard des colons que ce qui se fait tous les jours à l'égard des habitants de la métropole dans les pays de vignobles. Il arrive quelquefois que, malgré les prohibitions, des cultivateurs avides font des plantations nouvelles : alors, par une juste sévérité, le gouvernement fait arracher les vignes et la terre est remise en son premier état, aux dépens du propriétaire. Mais on ne sera pas même forcé de recourir à cette juste sévérité qui étonnerait beaucoup nos colons, dans le moment où, peu contents d'avoir fait fléchir

toutes les lois, ils demandent que celles qui les gênent soient abrogées, sans s'occuper du contre-coup que pourra en recevoir la métropole. Dans toutes nos colonies, il reste assez de terrains pour élever des bestiaux : les négociants français en portent à Cayenne, pourquoi n'en porteraient-ils pas dans les autres colonies ? On peut prendre des bestiaux de toutes espèces dans les îles du Cap-Vert, pour les transporter à la Martinique et à la Guadeloupe : la chose est d'autant plus facile que l'on a toujours le vent bon pour le trajet.

Elle s'étendait également sur les guildives et les sirops et demandait l'exécution des lois qui en interdisaient le commerce avec l'étranger.

Elle disait encore : la paix s'est faite en novembre 1762 ; est-il étonnant que dix-sept mois après cette époque, il n'eut pas été introduit beaucoup de noirs dans la colonie de la Guadeloupe ? Pour peu que l'on connaisse ce commerce, l'on sentira facilement que les premières expéditions, pour la côte d'Afrique, n'ont pu se faire en France que six à huit mois après les certitudes de la paix : il faut le temps d'aller à la côte, celui de traiter, de se rendre à l'île de relâche, pour aller ensuite à sa destination. Il faut plus de dix mois pour toutes ces opérations ; il n'était donc pas possible d'introduire des noirs dans nos colonies avant le mois d'avril ou de mai 1764. Nous pourrions ajouter encore que la Martinique et la Guadeloupe ne devant être évacuées qu'un an après la paix, ce n'étaient pas les colonies où le commerce devait le plus s'empresser à porter des noirs, car il devait appréhender d'y être mal payé.

Le gouvernement ne se pressait pas d'agir pour faire cesser une situation qui semblait devoir porter un coup funeste au commerce en général et même à l'état. Les colons cherchaient à persuader la France qu'elle trouverait de grands avantages dans une navigation directe des colonies à l'étranger et dans un mémoire présenté à cet effet, il était dit que Rouen et Bordeaux s'y étaient opposés, tandis que Saint-Malo l'approuvait et que *les autres ports, apparemment plus indifférents sur cette matière,*

n'avaient pas jugé à propos de s'expliquer ; *c'en était assez pour présumer leur consentement.*

La chambre de la Rochelle, qui n'avait cessé de réclamer contre l'introduction du commerce étranger aux colonies, se sentant comprise au nombre des villes dont on interprétait le silence, crut devoir formuler un nouveau mémoire, cherchant à prouver que si les colons ne demandaient pas, ainsi qu'il était dit alors, à renverser toutes les lois prohibitives, mais à pouvoir transporter les sucres blancs et terrés, les cafés, les cotons filés, les sirops et guildives à l'étranger, ce n'était pas moins la ruine des colonies.

Elle opposa à cette demande les observations et calculs qui suivent :

« L'auteur du mémoire s'est représenté les colonies comme des points d'où partiraient chaque année une quantité considérable de vaisseaux pour se répandre dans tous les ports de l'Europe. Il est vrai que les villes d'Amsterdam, de Rotterdam et de Hambourg sont les seules dans le cas de recevoir des cargaisons entières de sucre, café et coton et que c'est de ces villes que la distribution s'en fait dans toute l'Allemagne et dans les autres ports du Nord. Nous avons fait l'expérience que quelques bâtiments, dans la dernière guerre, ayant voulu éviter les dangers de l'ennemi qui assiégeait nos côtes, furent décharger leurs cargaisons à Bergue, d'où on voulut les distribuer dans le Danemarck; après y avoir été très longtemps, on fut obligé de faire rendre le tout à Hambourg, à très gros frais, où elles furent vendues bien moins avantageusement que si elles avaient pu venir en France.

» En temps de paix, on a fait une autre expérience. Le gouvernement a accordé quelquefois et dans certaines circonstances la liberté à des armateurs d'aller porter leur cargaison en Espagne : ces permissions particulières s'accordaient à des négociants de France et non aux colons ; elles ont été rares, parce qu'on ne les a pas sollicitées, ce qui prouve bien que ceux qui ont fait ces tentatives n'y ont pas trouvé de grands bénéfices. Mais si nous nous bornions à ne citer que le passé, on nous promettrait de plus heureux succès pour l'avenir. Le vrai moyen de

prévenir toute critique, c'est de proposer des calculs : qu'on daigne nous suivre dans ces détails, ils nous sont familiers.

» Qu'un navire de 300 tonneaux expédié de France, après avoir fait sa vente dans les colonies, veuille faire son retour dans le Nord : il sera borné à ne prendre, de toutes les productions de nos îles, que celles dont le transport direct aura été permis à l'étranger. Il est évident que ce serait mal opérer que de faire passer par le Nord les denrées destinées pour la France ; les plus longs risques feraient augmenter le prix des assurances, le plus long voyage augmenterait le prix du fret, multiplierait les avaries, empêcherait le propriétaire de jouir de ses fonds : il n'est donc possible de charger dans les vaisseaux destinés à passer par le Nord, que les marchandises dont le transport direct est permis à l'étranger.

» Mais l'armateur français sera-t-il maître de faire ce choix ? Il est forcé de prendre en paiement ce que le colon lui offre : exiger son paiement en argent, pour l'employer ensuite à son gré, ce serait réduire l'habitant à l'impossible. Nos colons ne fouillent pas des mines ; l'un fait du sucre brut, l'autre du terré, l'autre de l'indigo, chacun a son genre et chacun paie avec sa récolte. Il faudra donc que le capitaine, dont le navire sera destiné pour l'étranger, laisse une partie de ses fonds dans la colonie pour être chargés dans des navires destinés pour la France. On veut bien supposer que le capitaine trouvera du fret pour compléter son chargement ; mais, toujours borné dans le choix des marchandises, il lui faudra un mois de plus long séjour dans l'île, que s'il eut pu charger indistinctement toutes sortes de marchandises.

	l.	s.	d.
» Un navire de 300 tonneaux fait 1,000 écus de frais pour les gages de l'équipage, la nourriture, la déperdition du navire, des agrès, apparaux, etc., ci..................................	3,000	»	»
» Le navire fait voile pour le Nord. L'escale à Hambourg, Amsterdam ou Rotterdam, prolongera sûrement le voyage de quatre mois ; ci.....	12,000	»	»
A reporter.......	15,000	»	»

	l.	s.	d.
Report......	15,000	»	»
» Un mois de plus long séjour dans la colonie et les quatre mois d'escale, font une augmentation de cinq mois sur la traversée. En conséquence, il faudra, au départ de France, faire des provisions en vin, biscuits et légumes ; nous ne les comptons point ; mais l'encombrement de ces provisions dans le vaisseau diminuera sensiblement la quantité de marchandises que le navire peut porter : cette diminution sera, dans des proportions ordinaires, de 20 tonneaux pour le voyage de France aux colonies, à 70 livres le tonneau, ci.................................	1,400	»	»
» Lors du départ de Saint-Domingue, il ne restera plus à bord de vivres excédents les provisions ordinaires que pour quatre mois, ainsi la seconde perte sur le fret sera de 1/5 moindre que la première, ci.................................	1,120	»	»
» Ces dépenses forment un total de..........	17,520	»	»

» Voyons maintenant ce qu'il en coûterait si le navire faisait son retour direct en France, pour les marchandises être embarquées en tout ou en partie pour l'étranger. Nous serions d'abord en droit de supposer qu'il restera un quart de la cargaison pour la consommation en France et par conséquent l'on ne devrait calculer les frais de transport à l'étranger que sur les 3/4 de la cargaison. Mais supposons, contre toute vérité, que la totalité de la cargaison sera chargée pour l'étranger. Le navire de 300 tonneaux aura rapporté 500 milliers. Le fret à la Rochelle pour Amsterdam était le 1er mai 1765 à 12 florins du tonneau de 2,400 livres, chapeau compris ; ces 500 milliers font de 208 1/3 de tonneau, ce qui

	l.	s.	d.
A reporter.......	17,520	»	»

	l.	s.	d.
Report......	17,520	»	»
fait la somme de 2,500 florins, le change à 212 livres 1/2, agio à 3 1/2 %, fait argent de France	5,132	17	6
» Les frais de décharge, ceux d'assurance sont les mêmes pour le navire français, comme pour le navire hollandais ; c'est pourquoi nous ne les tirons pas hors ligne.			
» Il résulte de ce tableau que la dépense d'un navire français, qui viendrait passer par le Nord, ferait, pour cette escale seule, une dépense qui excéderait celle d'un navire qui fait uniquement le cabotage, de	12,487	2	6

» Sur quoi se dédommagera-t-on de cette perte ? C'est sur le prix de la vente que l'on prétend retrouver ces 12,487 livres de déboursés extraordinaires. Nous soutenons que loin de tirer des marchandises un prix plus avantageux, elles seront vendues au-dessous de celui que l'étranger en aurait donné en France, quoiqu'il eût fait les frais de venir les prendre dans nos ports. Porter sa marchandise à la vente, c'est l'offrir au prix que l'on en voudra donner. C'est la mettre à la discrétion de l'acheteur qui ne manque jamais de vous faire la loi. Que l'on consulte à ce sujet quelques villes du royaume, comme Bordeaux, Libourne et Bergerac. Cette dernière surtout assurerait que l'on a perdu le commerce des vins en les envoyant à la vente...

» L'auteur du mémoire a pensé que le navire français qui aurait fait sa vente ou laissé sa cargaison à l'étranger pourrait y prendre un nouveau fret... Nous sommes bien éloignés de nous repaître de cette espérance chimérique ; l'expérience nous apprend que nous ne trouverons jamais de fret à l'étranger. Nous avons fait un relevé, dans les amirautés, du nombre des navires hollandais qui sont venus dans nos rades pendant le cours de l'année dernière 1764 ; sur 205 navires qui sont venus chercher du sucre, du blé, de la graine de lin, du sel, de l'eau-de-vie, il n'y en a eu que 15 qui nous aient apporté de la mâture, des

planches, de la bière, du fromage et autres menues denrées que l'on tire du Nord ; de ces 15 navires, plusieurs n'avaient que la moitié, le tiers ou le quart de leur chargement. Pour obtenir ce fret, ils ont été obligés d'attendre cinq à six mois. Comment serait-il possible que nous puissions trouver des chargements à Hambourg, Rotterdam ou Amsterdam, lorsque le Hollandais lui-même n'en trouve pas et qu'il est forcé de venir avec du sable pour son lest. On sait que les navires hollandais de 200 à 240 tonneaux naviguent avec 8 et 9 hommes, que ces gens vivent de la façon du monde la plus frugale ; des légumes leur suffisent ; les capitaines sont presque tous propriétaires ou fortement intéressés dans leurs navires ; ils ont donc le plus grand intérêt à son entretien, économie que nos capitaines ne connaissent pas...

» Il n'y a donc nulle apparence que l'armateur français puisse jamais faire ce transport direct des colonies à l'étranger ; comment pourra-t-il le faire ? Il se fera par les colons eux-mêmes. Les négociants du pays achèteront des navires et les chargeront pour l'étranger... Nous n'avons plus de colonies où nous puissions faire construire ; Cayenne, la Martinique, la Guadeloupe, Saint-Domingue n'ont jamais eu de chantiers de construction ; nous avons perdu le Canada, nous ne pouvons plus compter la Louisiane au nombre de nos possessions ; où les colons prendraient-ils donc des navires ? Ils les achèteraient de l'étranger, c'est toujours chez lui qu'ils ont pris les petits bâtiments qu'ils emploient au cabotage d'île en île, si préjudiciable au commerce de France et contre lequel nous avons fait plusieurs fois des représentations...

» Les sucres bruts ne passeront pas à l'étranger, parce qu'aussitôt qu'il sera permis d'y envoyer le sucre blanc directement, les colons ne feront plus de sucre brut et très peu de terré ; tout le vin de canne sera converti en sucre blanc ; ainsi la réserve des sucres bruts pour la métropole sera une réserve illusoire ; nos raffineries seront forcées de suspendre leurs travaux, de congédier leurs ouvriers. Peut-être même la France sera-t-elle réduite, pour sa consommation, à tirer des sucres de l'étranger. Ce qu'il y a de sûr, c'est que, de toutes les nations de l'Europe,

la France sera celle qui paiera le plus cher les denrées de ses propres colonies.

» Dans tous les temps, le gouvernement s'est occupé du soin d'empêcher le terrage des sucres dans les colonies, parce qu'il est évident qu'il diminue au moins d'un tiers notre navigation et que, par conséquent, il affaiblit dans la même proportion notre marine. Le 21 janvier 1684, le Roi, par arrêt signé Colbert, défendit aux habitants des îles d'établir aucune nouvelle raffinerie, à peine de 3,000 livres d'amende; en 1698, il fut imposé un droit de 15 livres par quintal sur les sucres terrés à leur entrée dans le royaume. C'est dans les mêmes vues et dans les mêmes principes que furent rédigées les lettres patentes de 1717. Les droits des sucres furent diminués, mais on garda toujours les mêmes proportions de droits entre les différentes sortes de sucres; c'est-à-dire qu'on imposa les sucres terrés à un peu plus du triple des droits mis sur le sucre brut; ce qui fait bien connaître que l'Etat, toutes les fois qu'il a consulté ses véritables intérêts, a cherché les moyens d'arrêter l'extension des terrages. Ces précautions n'ont pas produit tout l'effet qu'on s'en était promis, le terrage a toujours augmenté dans nos colonies; mais le nouveau projet, donnant un plein essor à la cupidité, produirait en deux ans plus de désordre dans cette partie et causerait plus de maux que la France n'en a éprouvé depuis un siècle que le terrage des sucres est devenu un objet digne de l'attention du gouvernement...

» Nous rendons à nos colons la justice de croire qu'ils n'ont pas envisagé les conséquences de leur demande: s'ils avaient senti qu'en obtenant la permission de faire le commerce eux-mêmes avec les étrangers, ils s'exposeraient à passer un jour, avec les sommes qu'ils auraient acquises, sous le joug de ces mêmes étrangers, jamais ils n'auraient demandé le renversement de toutes les lois du royaume pour accroître plus aisément leur fortune... Oui, les colons sont Français, enfants du même père, les sentiments de notre cœur doivent se trouver dans les leurs; ils frémirent en voyant le précipice qu'ils voulaient creuser eux-mêmes sous leurs pas. Nous étions perdus, diront-ils, si le gouvernement, plus sage que nous, n'eut rejeté nos demandes.

Pourquoi ces généreux Canadiens, qui ont mieux aimé abandonner leurs possessions que de changer de maître, ne peuvent-ils pas joindre dans ce moment leurs voix à la nôtre ! Avec quelle éloquente chaleur ne diraient-ils pas aux colons qui nous restent : jouissez de votre bonheur et qu'une folle ambition ne vous expose pas aux calamités que nous avons éprouvées. C'est à l'ombre de la marine que vous devez voir croître vos plantations. Les bénéfices que vous pourriez faire dans un commerce direct avec l'étranger seraient des pertes réelles. Vous croiriez n'avoir vendu que vos récoltes et vous vous trouveriez avoir vendu la terre. »

Le commerce avec les colonies était ruineux pour les négociants de France, aussi, depuis la paix, était-il bien réduit ; il se maintenait encore cependant, peut-être par la nécessité d'aller chercher les fonds qui restaient aux colonies des expéditions précédentes, ou dans l'espoir que le gouvernement n'abandonnerait pas tous les avantages qu'il retirait de ces établissements, qui ont tant coûté par les guerres si longues que la France eût à soutenir. L'exemple de ce qui se pratiquait dans les colonies étrangères ne devait-il pas nous servir ? Vit-on jamais un Hollandais trafiquer dans une colonie anglaise, ni un Anglais dans une colonie hollandaise ; toutes les nations en usaient de même et avec la plus sévère rigueur, envers tout ce qui leur était étranger. Tout le commerce français attendait donc à être protégé, vu l'importance qu'il y avait à conserver à la métropole ses colonies et d'en exclure l'étranger.

Le gouvernement ne se prononça pas sur cette question, il laissa subsister le commerce étranger, ce qui donna lieu à de nouvelles réclamations sur lesquelles nous aurons à revenir.

Par un arrêt du conseil du 29 juillet 1767, les ports de Sainte-Lucie, pour les îles du Vent, et du Môle-Saint-Nicolas de Saint-Domingue, pour les îles sous le Vent, avaient été créés comme entrepôts libres pour les sirops et les tafias des colonies, où les navires étrangers pouvaient venir les enlever. On conçoit combien cette autorisation était de nature à faciliter l'introduction et l'exportation de marchandises dont le commerce était exclusive-

ment réservé à la France : aussi, les négociants français réclamèrent-ils la suppression de ces entrepôts. Le ministre de la marine refusa de faire droit à la demande qui lui fut faite à ce sujet, disant, en juin 1772 : « Je suis étonné qu'on fasse de nouvelles tentatives sans faire connaître que la somme des cultures a augmenté dans les colonies et que, n'y trouvant pas le débouché des denrées et marchandises, le commerce de France est en concurrence avec l'étranger pour ses retours.. »

On avait eu, précédemment, la pensée de réclamer l'autorisation d'exporter les sirops et les tafias et de les admettre dans les ports de France en entrepôt pour les ports étrangers ; mais on reconnut que la valeur de ces marchandises étant minime, qu'elles ne pourraient pas supporter les frais de transport. Cependant les capitaines signalaient qu'il y avait, à Saint-Domingue, autant de navires anglais que français. Il avait été admis par le conseil, après l'enquête faite en 1766, que le commerce de France était dans l'impossibilité de pourvoir aux besoins des colonies en bois, bestiaux vivants, noirs et morues, ni enlever les sirops et tafias, ce qui donna lieu à l'établissement de primes pour l'importation des noirs et des morues et à la création de deux entrepôts établis à Sainte-Lucie et au Môle-Saint-Nicolas ; mais le commerce de France ne pouvait reconnaître comme bon le résultat de cette enquête, disant de son côté que, depuis la paix, la culture des colonies avait considérablement augmenté, alors que la navigation diminuait, par la concurren ce résultan du commerce des interlopes.

Avant la dernière guerre, quand les pêcheurs français net savaient où vendre leurs produits, les colonies ne demandaient au commerce de France que 20,000 quintaux de morue qui, avec le bœuf salé, était la seule denrée de première nécessité pour les esclaves ; depuis que la pêche avait été restreinte, les colonies avaient abandonné le bœuf salé et demandaient 130,000 quintaux de morue, ce qui avait apparence de justifier le commerce des étrangers.

En 1773, parut un mémoire anonyme imprimé au Port-au-Prince, en réponse à ceux émanés du commerce de France,

lequel fit grand bruit dans toute la métropole, et qui fut l'objet de plusieurs répliques. Les négociants de Nantes entr'autres y répondirent : nous ne pouvons, vu la longueur de cette réponse, la donner *in-extenso*, mais nous croyons devoir citer les principaux faits relevés par les Nantais, touchant le commerce général de la France avec ses colonies.

— Les Nantais disaient :

Le gouvernement, trompé par l'exposition des besoins supposés, a pu donner des permissions aux étrangers : on en ignore l'étendue, mais tout le monde sait que les nègres sont nourris de patates, de bananes, d'ignames, de choux-caraïbes, de maïs, et qu'il est physiquement impossible que les ouragans détruisent totalement toutes ces espèces de vivres. L'on n'ignore pas qu'en introduisant des comestibles, les étrangers trouvent le moyen d'introduire des noirs et des marchandises sèches ; et qu'en enlevant des sirops, ils enlèvent aussi furtivement des denrées de la colonie. C'est là le but de leur admission, qui doit nécessairement interdire tout approvisionnement de la part des vaisseaux français, par la crainte de trouver une concurrence étrangère. Il en résulte que Saint-Domingue est entièrement livré aux Anglais pour cet objet et qu'il est d'une conséquence infinie pour l'état de se délivrer des permissions, que dans le cas unique d'une nécessité absolue et bien prouvée.

Il est notoire que sous l'administration de MM. de Larnage, de Conflans, de Vaudreuil et Dubois de la Mothe, qui a duré vingt ans, il ne fut accordé que deux ou trois permissions, pour peu de temps, et qu'il n'en résultât aucun inconvénient pour le commerce.

Dans la circonstance présente, si les craintes du gouvernement étaient fondées, il pouvait permettre d'introduire, pour quelques mois, les articles qu'il croyait nécessaires ; mais ces permissions devaient être accordées à des caboteurs nationaux, dont il ne manquait pas à Saint-Domingue et dont plusieurs se sont offerts : l'état y aurait moins perdu, puisque la navigation et les sujets du roi y auraient gagné, et le soulagement de la colonie eût été le même.

Les bâtiments étrangers devaient subir les visites prescrites par les ordonnances et les capitaines marchands devaient assister à ces visites, ainsi que de rendre compte des soupçons qu'ils pourraient avoir que ces bâtiments, au lieu de charger seulement des sirops, comme il leur était permis de le faire, se chargeassent d'autres denrées du pays.

Les Nantais objectaient :

Il n'est pas nécessaire d'ordonner aux capitaines d'assister aux visites :

il le serait beaucoup plus d'en faire toutes les fois qu'ils le jugeraient à propos... Cette police serait fondée sur l'esprit des lettres patentes de 1727... Les capitaines furent autorisés à visiter la goëlette anglaise la **Liberté**, entrée au Port-au-Prince en septembre 1773. Ils y trouvèrent 17 barriques et 27 quarts de sucre brut. Rien ne pouvait empêcher la confiscation de ce contrebandier ; mais on lui conseilla de se métamorphoser en bâtiment français, ce qu'il fit : en conséquence, il prit le nom de la **Dauphine**, et partit expédié pour le Cap par le s[r] Barrère, interprète de la langue anglaise. Cette goëlette finit son chargement et quoiqu'il fut prouvé que le sucre brut fut alors à meilleur marché au Cap qu'au Port-au-Prince, elle feignit d'y aller et ne se rendit pas moins à la Nouvelle-Angleterre. Une autre goëlette, nommée l'**Elisabeth**, ayant été arrêtée sur les côtes de Leogane, le maître déclara qu'il allait porter au Port-au-Prince les sucres qu'il avait à son bord. On le crut, et il fut relâché.

M. Beaussier de Châteauvert, capitaine des vaisseaux du roi, fit plusieurs prises depuis le 26 février 1773 jusqu'au 25 avril suivant. Il arrêta, entr'autres, une goëlette sous pavillon français, qui n'avait d'autre titre de propriété qu'une vente passée au Môle, chez un notaire, et non approuvée par l'amirauté. Son équipage était anglais : elle avait à son bord un nommé Bron, connu pour faire le commerce interlope, qui, dans le même temps, avait un bateau anglais mouillé à Leogane, avec permission, et un brick, au Port-au-Prince, commandé par un de ses frères. Cette goëlette fut jugée, par l'amirauté, dans le cas de contravention. Le s[r] Bron, intéressé avec plusieurs personnes de la colonie, fit appel au conseil, et elle fût relâchée.

On n'a pas sévi davantage contre les 11 bâtiments anglais trouvés en contravention par cet officier, le 26 avril, dans le port du Môle, la confiscation n'en a pas été ordonnée.

Un bateau anglais, le **Saint-Joseph**, capitaine Nio Tavexon, de Kyvadesac, entièrement chargé de sucre et masqué sous un faux registre espagnol, fût arrêté le 14 mai 1773 par M. Duchilleau, commandant la frégate la **Silphide**. Cet officier, en exécution des lois prohibitives, en demanda la confiscation ; mais sous le prétexte qu'il était destiné pour le Cap, il fut relâché par M. Picault, lieutenant-général de l'amirauté de Saint Louis. M. Duchilleau, surpris de ce jugement fait sans information, fit arrêter de nouveau ce bâtiment, le 19 mai, et en porta des plaintes à M. le général et à M. l'intendant : il écrivit au conseil et expédia le navire au Port-au-Prince, où il dut être jugé suivant la loi : le conseil mit l'appel à néant. Ce bâtiment fut élargi et s'expédia pour le Môle, où il se rendit dans le courant d'août. Un officier de la **Silphide** y vit, quelque temps après, le capitaine soi-disant espagnol ; le bateau était parti pour la Nouvelle-Angleterre.

Il existe donc des contraventions. M. de Montarcher, plus instruit de ce qui se passe dans la colonie, en convient dans la lettre qu'il écrivit le 1[er] juin 1773 à M. Duchilleau ; il s'explique en ces termes : « Prévenu comme

vous l'êtes, Monsieur, et comme je le suis, que les étrangers enlèvent une partie des denrées de cette dépendance, » concluons donc que si les capitaines ne font pas des saisies plus fréquentes, c'est que ceux qui font ce commerce frauduleux payent pour être instruits de ce qui se passe contre eux, et qu'ils sont mieux servis que les officiers marchands, qui n'ont pas d'intérêt de faire des sacrifices de ce genre, et qui rougiraient d'user de pareils moyens.

Il est constant que l'introduction des farines fait la base du commerce immense que les Anglais font à Saint-Domingue, et non pas le maïs, les bois et les bestiaux vivants, dont l'encombrement diminuerait les profits. Autrefois les Américains ne se plaignaient pas que le commerce de France ne leur fournissait point assez de farine : cependant la navigation était alors beaucoup moins considérable qu'elle ne l'est aujourd'hui. En effet, plus de 400 navires sont annuellement expédiés pour cette colonie. Si l'on trouvait des débouchés favorables, la navigation en porterait, on établirait même des dépôts de ce comestible. On ne le fait pas, preuve que la concurrence étrangère a fait tomber cette branche de commerce, et que le contre-coup rejaillit sur notre agriculture et notre navigation... On nie que les habitants aient nourri leurs nègres avec du biscuit pendant trois à quatre mois. Les vivres que les esclaves cultivent dans des terrains exprès, et que les règlements ordonnent de leur donner, sont suffisants sans qu'il en coûte rien à leurs maîtres... Que l'auteur du mémoire se rappelle les événements de la dernière guerre. Les Anglais fréquentèrent peu Saint-Domingue tant qu'elle dura : il n'y eut pas de communication avec leurs colonies : peu de nos vaisseaux y arrivèrent pendant sept ans ; les neutres et les parlementaires n'y portèrent que de faibles secours. Les nègres se révoltèrent-ils ? La colonie mourut-elle de faim ? Les travaux furent-ils interrompus ? Cessa-t-on de faire du sucre, du café, du coton, de l'indigo ? Que veut donc dire l'auteur et quelles peuvent être ses vues ? L'injure gratuite faite au commerce de France, *qui*, dit-il, *voudrait ne faire que recueillir sans semer dans les colonies françaises... et sans s'occuper des moyens de les faire subsister*, est une calomnie destituée de toute vraisemblance...

Le commerce de France s'était plaint que les Anglais se servaient de monnaie fausse pour payer les productions qu'ils enlevaient de notre colonie. L'auteur du mémoire anonyme reconnaissait qu'on avait introduit une monnaie contrefaite dans les îles de la Nouvelle-Angleterre, mais qu'elle n'était pas fausse. Il ne lui manquait que d'être faite à la Vera-Cruz ou à Santa-Fé, pour valoir autant que toute la monnaie d'or d'Espagne coupée qui, par convention, avait un cours dans cette colonie fort au-dessus de sa valeur réelle. Il prétendait même que beaucoup de cette monnaie contrefaite qui, prise au hasard et comparée à la

monnaie d'Espagne, également prise au hasard, avait plus de valeur intrinsèque d'or que celle d'Espagne.

Sur ce fait, les Nantais répondirent :

Suivant les lois de tous les peuples policés, toute monnaie faite sans l'aveu des souverains, est fausse de droit et de fait, et ceux qui l'ont fabriquée et distribuée avec connaissance de cause, sont dans le cas d'être punis du dernier supplice... La véritable monnaie d'or d'Espagne, appelée *quadruple*, pesait presque toute, avant l'introduction des Anglais, 7 gros de fin à 21 et 22 carats : voici le titre des monnaies de l'auteur. Dans les unes on trouve les deux tiers d'or ; dans d'autres le tiers seulement : il y en a beaucoup où l'alliage domine tellement, que les officiers de la monnaie, les changeurs et les orfèvres de France, n'en veulent pour aucun prix : enfin on en voit entièrement en cuivre, couvertes dessus et dessous d'une faible lame d'or, et l'on ose avancer que toute cette monnaie n'est pas fausse...

Par l'introduction de cette monnaie contrefaite, le commerce de France a perdu tout ce que les colons et les Anglais ont pu gagner à cette manœuvre. Les négociants français ont payé en bon argent et en bonnes marchandises, toutes les denrées qu'ils ont été forcés de payer un tiers en plus de leur valeur...

L'auteur convient que les Anglais ont fabriqué de fausses espèces dans leurs îles et qu'ils ont contrefait la monnaie d'Espagne... Les quadruples coulés en sable, par ces faux monnayeurs, ne sont que leur moindre spéculation ; ils en ont frappé une quantité considérable, qui ne pèsent que deux et demi à trois louis, dans lesquels ils ont oublié d'établir la finesse de ceux d'Espagne ; ils ont rogné une grande partie des anciens quadruples espagnols, qu'ils ont réduits à presque la moitié du poids primitif ; dans d'autres, enfin, ils ont incrusté des plaques de métal commun et ils en ont fait d'entièrement faux.

Les Anglais donnaient en paiement 60 livres pour 90 livres; comment le commerce de France eût-il pu tenir contre cette concurrence ?...

On sait que l'on peut évaluer l'introduction de cette monnaie entièrement fausse à 300,000 livres, coulée en sable, faible de poids et de bas alliage ; et pour environ deux millions de celle frappée avec le même vice, et pour autant de vieille monnaie rognée...

Les capitaines français calculèrent que s'ils importaient en France de cette fausse monnaie et de la monnaie d'or rognée, ils n'auraient pu trouver à s'en défaire. Si les monnaies d'or eussent été reçues et données au poids, ils n'eussent pas été forcés de recevoir les denrées au cours où les Anglais les avaient mises, ce qui a produit les pertes les plus inattendues, les voyages les plus ruineux, les faillites les plus fréquentes et les plus considérables, et un découragement universel dans les ports maritimes...

Les capitaines marchands auraient dû, pour la tranquillité de leur conscience et le bien de leurs armateurs, appeler bonne une monnaie reconnue

fausse, qu'on les forçait de recevoir et que l'on refusait d'accepter dans les bureaux. Ils ont pensé différemment, et les négociants sont loin de leur en faire un crime. Mais ils ont acheté les denrées un tiers au-dessus de leur juste valeur. La concurrence de 160 bâtiments étrangers les a forcés de s'en revenir en partie à vide: ils ne pouvaient donc faire autrement...

Il a été prouvé par un procès-verbal des officiers de la monnaie de Bordeaux que des espèces anglaises apportées du Cap étaient, outre la faiblesse du poids, de 6 à 8 carats moins fin que le titre de celles d'Espagne et de Portugal. Les quadruples d'Espagne, qui n'ont point souffert d'altération, pèsent 7 gros, et ceux qui ont été rognés sont au titre de 21 à 22 carats...

Il résulte que l'introduction de la fausse-monnaie à Saint-Domingue est un crime d'état; qu'il ne parait pas même qu'il ait été fait aucunes démarches pour en découvrir les introducteurs et distributeurs; que l'impunité ne tend qu'à renouveler ces introductions criminelles; qu'à supposer que les capitaines eussent sollicité que les monnaies d'or coupées ne fussent prises que pour leur valeur intrinsèque, cette demande était juste, puisque par tout pays, il est naturel d'être payé du prix convenu d'une marchandise en espèces équivalentes: il résulte que la fausse monnaie anglaise a causé, et cause encore, beaucoup de désordres dans la colonie; qu'au Cap, on a essayé d'adopter un certain choix d'espèces; au Port-au-Prince, un autre; et que les quartiers de Saint-Marc, l'Artibonite et toute la partie du Sud furent forcés, par la trop grande affluence, de donner cours à toutes, sans exception. Il s'en suit encore que c'est le commerce de France qui a supporté des pertes immenses.

Le commerce de France ne peut se dispenser de supplier sa majesté de supprimer la franchise du Môle-Saint-Nicolas, parce qu'il est clairement démontré que c'est le dépôt général de la fraude, qui, de là, s'introduit dans toutes les parties de Saint-Domingue. D'ailleurs cette franchise est opposée à toutes les lois prohibitives, à tous les principes, à la saine politique et même à l'arrêt du 29 juillet 1767 qui, par surprise, l'a établie. (Sa majesté s'explique ainsi dans son arrêt du 10 février 1699: *admettre les étrangers en participation du commerce des îles, ce serait contre tous les principes établis pour le maintien des colonies*).

Au sujet des îles du Vent, les Nantais disaient:

A l'égard de la Martinique, il y a très longtemps que cette colonie se livre au commerce interlope et qu'elle a, pour ainsi dire, chassé les bâtiments français. Ce commerce frauduleux se faisait ouvertement dès 1724. On y vit alors le sieur Cooper, capitaine d'un vaisseau de guerre anglais, introduire 400 noirs, faire sonder les rades et lever le plan de Fort-Royal. En 1726, les étrangers y enlevèrent 6,000 barriques de sucre blanc. En 1727, M. de la Jonquière y fut envoyé avec 3 frégates. Il fit 18 prises au Carénage de Sainte-Lucie et sous le Fort-Royal, qui toutes furent relâchées. Les négociants français ayant porté des plaintes contre ces abus intolérables,

MM. les administrateurs répondirent que leurs mémoires n'étaient que des *libelles diffamatoires contre les personnes revêtues de l'autorité du roi aux îles*, et qu'il y était *avancé des faits faux et calomnieux avec une impudence digne de châtiments*. C'est ainsi que l'autorité voulut étouffer les justes plaintes et voiler la vérité aux yeux du ministère. Cependant ce fut sur les représentations de toutes les places maritimes qu'intervinrent les sages lettres patentes de 1727, dont l'exécution a produit, pendant longtemps, le plus grand bien au commerce, à la navigation et à l'état. Depuis, les abus se sont toujours accrus. La franchise de Sainte-Lucie a beaucoup augmenté le mal. La moitié des sucres de la Guadeloupe passe dans les îles étrangères, et les noirs de notre traite, ainsi que nos marchandises, se vendent au-dessous des prix coûtants...

D'après ces observations, les négociants de Nantes demandaient que les lettres patentes de 1727 fussent remises en vigueur ; que les étrangers fussent expulsés de nos colonies d'Amérique ; que les deux entrepôts de Saint-Domingue et de Sainte Lucie fussent supprimés ; de faire croiser quelques frégates sur les côtes de nos îles, pour en écarter les interlopes, et de permettre l'entrepôt des tafias dans les ports de France, à la charge de les exporter à l'étranger dans des délais fixés.

L'introduction de la fausse monnaie à Saint-Domingue était un fait capital à signaler. Le quadruple d'Espagne contenait 508 grains d'or poids de marc au titre de 21 26/32 carats et valait intrinsèquement en France 78 livres 10 sols 9 deniers. Les Anglais, payant en fausse monnaie, donnaient presque rien pour la valeur des marchandises qu'ils emportaient.

Dans tous les cas, permettre le trafic aux Anglais, c'était un mal à éviter ; ce n'était pas aux colonies françaises à contribuer à la plus grande richesse des colonies anglaises. En Amérique, personne n'ignorait que les terrains propres à la culture étaient ceux couverts de bois qu'il faut commencer par abattre ou brûler. Les colonies de la Nouvelle-Angleterre placées sous un climat tempéré, n'étant pas propres à indemniser les cultivateurs de leurs premières dépenses, il valait mieux les exploiter. Si ces bois nous étaient utiles, ne valait-il pas mieux prendre ceux que les Espagnols pouvaient nous fournir, même à prix plus élevé. Il fallait, avant tout, diminuer les avantages des Anglais, qui

surent profiter de nos fautes. En leur laissant mettre le pied dans nos colonies, tous nos ports furent encombrés de leurs vaisseaux, ils enlevaient nos riches denrées et comment ont-ils payé ces marchandises ? avec de la fausse monnaie ! Comment se fait-il que des colons aient pu apercevoir dans le commerce français un ennemi, et dans le commerce anglais une main secourable ? Si les français ne pouvaient plus introduire de nègres aux colonies, il n'y aurait plus eu de navigation possible et par suite de retour en France des denrées coloniales ? Le commerce français passait au second rang dans nos colonies, qui ne devaient plus servir qu'à enrichir les Anglais.

Le lecteur qui aura bien voulu prendre la peine de lire le long mémoire des Nantais, pourra se faire une idée de la concurrence qui existait aux colonies françaises. Qu'on veuille bien me permettre de dire ici que tout ce qui arriva était la faute du gouvernement, qui ne savait pas administrer le peu de colonies que nous possédions encore. Je ne me permettrai pas de dire qu'il dut être protectionniste ou libre échangiste, les idées d'alors n'étant pas faites au libre échange ; mais avec les dispositions prises par Louis XIV, qui ne voulait pas que les colonies soient manufacturières, il ne fallait pas laisser les colons enfreindre les règlements qui leur interdisaient de faire du sucre terré, fabrication d'où ils tiraient des sirops et tafias qui leur étaient à charge. Pour leur permettre de se défaire de ce produit, les colons du port du Carénage (île de Sainte-Lucie), dans les îles du Vent, et ceux du Môle Saint-Nicolas (île de Saint-Domingue), dans les îles sous le Vent, furent autorisés, par arrêt du 29 juillet 1767, à recevoir les étrangers qui voudraient enlever ces sirops et tafias.

On conçoit que des abus étaient à redouter et il y en eut de très graves effectivement. Les Anglais se répandirent peu à peu dans tous les ports des îles du Vent et sous le Vent et donnèrent lieu aux contestations reproduites dans les mémoires émanants de la métropole.

Nous avons vu, dans le mémoire des Nantais, qu'en avril 1773

il y avait en même temps à Saint-Domingue 226 navires français et 160 étrangers; la concurrence qu'ils se firent, au point de faire augmenter considérablement le prix des denrées de retour et baisser celui du fret: car, il faut bien le dire, les Anglais notamment cherchaient à nous enlever nos précieuses denrées, sucre, café, coton et indigo, ce qui leur était formellement interdit par les lois prohibitives, et ils apportaient des denrées et objets manufacturés, des nègres même, en concurrence avec le commerce de France.

Nous avons vu également, dans ce mémoire, comment les Anglais introduisirent à Saint-Domingue des monnaies fausses; que les habitants de Port-au-Prince s'en plaignirent, car au nombre de celles-ci, se trouvaient des monnaies portugaises, dites *Lisbonines,* valant conventionnellement 330 livres et intrinsèquement 267 livres 16 sols 11 deniers; et que les administrateurs de cette colonie, sous le prétexte d'un ouragan ou dans la crainte d'une prétendue disette, favorisèrent le commerce des étrangers au préjudice de celui de la France.

Cependant M. de Boynes annonçait en France qu'il avait donné, aux administrateurs des îles françaises de l'Amérique, les ordres les plus précis pour faire cesser les abus dont on se plaignait.

Il était permis de penser que les ordres transmis par le ministre allaient mettre un terme à tant de calamités. Il n'en fut rien, les Anglais continuèrent à faire un commerce prohibé, qu'ils n'eussent pas toléré dans leurs propres colonies.

Etait-ce le manque d'approvisionnements français qui les faisait recevoir si bien aux colonies? Cela n'est pas supposable, car, ainsi que nous l'avons dit, on comptait, au mois d'avril 1773, 226 navires français dans les ports de Saint-Domingue, navires qui y étaient arrivés chargés de diverses marchandises et de nègres, et qui, pour la plupart, furent forcés de rentrer en France au lest, ce qui occasionna de grandes pertes aux armateurs.

Les colons étaient disposés à imputer aux négociants de la métropole tout le mal dont ils se plaignaient; aussi cherchèrent-ils toujours à être plus indépendants que l'on était en France. Ils n'épargnèrent pas même des paroles blessantes, comme celles-ci: « Nous sommes mortifiés de vous dire que le commerce étranger

fait au commerce national dans les colonies, ce qu'un marteau fait à une cheville ou à un clou » (1).

Les représentations adressées aux ministres finirent par produire une certaine impression; mais soit que les protecteurs des colons soient plus influents, soit que le gouvernement ne voulut pas s'interposer de peur de déplaire à l'Angleterre, le commerce prohibé continua comme par le passé aux colonies.

La chambre de commerce de Bordeaux avait signalé, au ministre de la marine, l'admission à la Martinique de bâtiments étrangers chargés de farine. Elle lui écrivit le 20 juin 1767 : « que, depuis quatre ans, cette admission mine sensiblement la fortune du commerçant; si cette impression ne se fait pas bien remarquer en ce moment où il y a trente navires en armement, c'est qu'il faut suivre, au risque d'une ruine certaine, des expéditions déjà commencées. » Les effets de cette admission étaient nuisibles aux colonies : l'étranger ne faisant pas crédit, tandis que les Français vendaient des nègres payables à 18 mois, pendant que les nègres produisaient leur valeur.

D'un autre côté, en 1774, la chambre d'agriculture de la Guadeloupe présenta un mémoire tendant à obtenir un gouvernement indépendant et la possibilité de commercer directement avec la France. Elle disait : « Dans les colonies où la richesse est une culture et où la terre est travaillée par des esclaves, le nombre des esclaves sera toujours la mesure qui fera connaître les progrès et la valeur de chaque colonie. »

La capitation des esclaves fut de tout temps le principal impôt mis sur les colonies : elle fut évaluée, en 1730, à 9 livres, argent des îles, pour les nègres des sucreries, et à 6 livres, pour ceux des autres habitants. En 1740, 17,964 nègres étaient taxés; en 1764, on en comptait 39,853.

En 1775, le comte de Nozières et le président Tascher, général et intendant aux îles du Vent, firent connaître l'état de ces colonies. La Guadeloupe avait produit, en 1774, 8 à 9 millions (monnaie des îles) de plus que les années précédentes : il y avait

(1) Voir : *Le port et le commerce maritime de Dunkerque*, par Raymond de Bertrand.

été chargé 100 navires au lieu de 75, qui était le chiffre moyen, et elle avait versé au moins 4 millions à la Martinique, qui, de son côté, avait envoyé en France 134 navires. Ces administrateurs avaient la prétention de dire que, par les précautions prises, ils avaient empêché l'introduction de 5 à 6 millions de marchandises anglaises, mais qu'il était à craindre que le fléau des fourmis, l'épidémie des bestiaux, la baisse des cafés, la mauvaise récolte, n'amènent une diminution dans la consommation. Puis, peu après, ces mêmes administrateurs firent savoir qu'il fallait pour la consommation des îles du Vent, environ 30,000 barils de farine par an, par moitié entre la Guadeloupe et la Martinique.

Pour sortir de la situation fâcheuse dans laquelle se trouvait la France relativement à l'admission des étrangers aux colonies, le commerce de Bordeaux délégua, près du ministre de la marine, M. Dutasta, qui reçut des notables commerçants les instructions suivantes : « Suppression de la franchise accordée aux ports de Sainte-Lucie et du Môle-Saint-Nicolas, et prohibition de tout commerce étranger. Il est inexact que le commerce français ne puisse pas approvisionner les colonies ; il enlèvera les sirops et les tafias, le jour où il lui sera permis de les distiller en France ou de les entreposer pour la Guinée ; les colons sont sur ce point assimilés aux agriculteurs normands et bretons, qui ne peuvent exporter les eaux-de-vie de cidre et de poiré : La surproduction des sirops vient de ce que les colons n'en tirent pas tout le sucre possible, sans quoi ils auraient à peine de tafia pour la consommation des colonies. »

Puis, la chambre de commerce de Bordeaux, lui écrivit : « Si la France n'était pas en état d'approvisionner ses colonies, il vaudrait mieux pour elle en abandonner une partie que d'entretenir à grands frais des établissements qui ne serviraient qu'à l'avantage de ses rivaux. De même que l'Angleterre a en quelque manière prohibé nos vins pour favoriser les vins du Portugal, quoique inférieurs, parce qu'elle y trouve un débouché pour ses manufactures, de même la France doit proscrire dans ses colonies le commerce du Nord de l'Amérique, pour favoriser celui du Nord de l'Europe qui lui est très avantageux. »

Les Rochelais déléguèrent M. Jean-Baptiste Nairac, pour sou-

tenir leurs observations ; mais, au moment où tous les délégués des villes intéressées allaient remettre au ministre le cahier contenant leurs doléances et les moyens d'y remédier, M. Nairac refusa d'y apposer sa signature.

Nous ignorons sur quel point portait le différend entre M. Nairac et ses collègues. M. Dutasta fit simplement savoir à Bordeaux qu'ayant discuté avec les délégués des colonies sur les griefs du commerce de France, ces derniers avaient été très embarrassés pour répondre à l'objection faite par les coloniaux, au sujet de la suppression de la franchise des ports de Sainte-Lucie et du Môle-Saint-Nicolas, où les Anglais pouvaient y apporter les objets permis par l'arrêt du 29 juillet 1767, et en extraire les sirops.

Cependant les raisons que firent valoir les délégués des villes de France parurent assez bonnes au ministre, lequel promit qu'une frégate commandée par un officier sûr, serait continuellement en station devant les ports de Sainte-Lucie et du Môle-Saint-Nicolas pour surveiller attentivement les importations et exportations, *qu'à peine saura-t-on s'il en existe*. De plus, un délai de 18 mois était accordé au commerce de France pour suppléer les étrangers dans la fourniture des merrains et autres objets dont l'importation était permise, délai après lequel la franchise accordée devait cesser.

Sur ces entrefaites, l'on apprit que le gouverneur de Saint-Domingue avait fait enregistrer, aux conseils supérieurs de cette colonie, une ordonnance aux termes de laquelle il pouvait permettre le commerce étranger, à charge de rendre compte de ses raisons à la cour de France. L'on conçoit combien, à cette nouvelle, le commerce fut inquiet. A ce moment, Saint-Domingue et les îles du Vent étaient dans une détresse affreuse et un ouragan avait dévasté la Guadeloupe.

Le général, comte Darbant, et l'intendant, de Peinier, cherchèrent à prouver qu'ils avaient rigoureusement interdit la sortie à l'étranger des productions de la Guadeloupe, mais on savait, en France, qu'il était sorti des denrées passées en Hollande par la voie de Saint-Eustache et de la Dominique.

Du 1er mai au 15 juillet 1776, Amsterdam avait reçu 31,596 barriques de sucre, 1,046,994 livres de café et 124 milliers de cacao.

Le commerce de la Guadeloupe présentait plus d'exportation pour la France que d'importation. Or, les étrangers accaparant les cultures de cette colonie, les navires français étaient obligés de revenir au lest.

M. Tascher, intendant de la Martinique, disait que nul caboteur expédié de la Guadeloupe à la Martinique, ne pouvait détourner tout ou partie de sa cargaison sans être puni, et que, du reste, ces caboteurs étaient tous Français.

Malgré ces dires, le commerce prohibé continuait toujours aux colonies, lorsqu'au commencement de l'année 1777, le ministre de la marine fit savoir que, par convention passée avec la cour de Madrid, les bâtiments espagnols de Vénézuela, Comana et Guyana, et ceux français de la Louisiane, pourraient importer dans nos îles à sucre des bois, bestiaux et légumes ; que les bâtiments français ne pourraient être admis à la Louisiane que sur lest ; que le roi permettait d'entreposer les tafias dans tous les ports de France qui faisaient le commerce avec les colonies.

L'on sait que certains ports de France étaient désignés pour le commerce colonial ; que les tafias étaient prohibés en France, pour protéger les vignobles, mais plus pour la conservation des droits d'aides sur les vins et eaux-de-vie, qui formaient une ressource importante pour les revenus du roi.

Quand survinrent les appréhensions d'une nouvelle guerre avec l'Angleterre, à l'occasion de la révolte des colonies anglaises d'Amérique, on agita, au conseil du roi, la question d'ouvrir les colonies aux étrangers, dans le cas où la guerre éclaterait. La chambre de commerce de la Rochelle présenta un mémoire contre ce système ; disant :

« ... Le contrat qui lie les colonies à la métropole les a mises dans une telle correspondance d'intérêts que, regardées comme provinces de la même monarchie, elles doivent être protégées comme partie du tout, et lui rendre en denrées ce qu'elles en reçoivent en moyens de culture, et enfin s'enrichir l'une de l'autre. Ces rapports n'ont jamais paru douteux que quand le commerce interlope a voulu les combattre ; mais il est conforme à toute raison politique et aux vues expresses de la loi, qu'il y ait une communication, une réaction utile et réciproque, exclusive

même pour le bien général entre les parties éparses d'une vaste monarchie.

» Quelles ne doivent donc pas être les alarmes des places maritimes en apprenant qu'on agite dans le conseil du Roi, s'il ne convient pas d'ouvrir les colonies aux étrangers dans le cas où la guerre éclaterait entre la France et l'Angleterre ?

» Cette proposition eut sans doute été bientôt rejetée, si de riches propriétaires d'habitations dans les colonies, étrangers à l'Etat dès que leurs intérêts propres semblent menacés, n'altéraient pas la vérité et n'entouraient les ministres du Roi par une obsession opiniâtre en présentant cette question sous un jour à rendre douteux le parti qu'il convient de prendre.

» Ne vaut-il pas mieux, disent ces riches habitants, permettre aux étrangers l'abord des colonies, l'introduction et l'extraction de toutes les denrées que de les laisser dans l'abandon, au risque de voir périr de précieux établissements que le commerce de France ne pourra ni alimenter ni soutenir.

» ... Lorsque le commerce de France a fait aux colonies des avances considérables, n'a-t-il pas dû compter qu'aucunes dettes étrangères ne viendraient retarder ou nuire au remboursement des siennes ? Dans l'état de correspondance mutuelle et active où sont les négociants des places maritimes avec les colonies, d'anciennes dettes s'acquittent par des crédits nouveaux et successifs; mais si, pendant la durée de la guerre, les puissances étrangères y trafiquent, les négociants nationaux qui n'auront pu soutenir la concurrence de l'interlope, qui aura sur eux l'avantage d'une prime de paix et d'armement moins dispendieux, abandonneront, après de longues pertes, un commerce qu'ils ne pourront plus exploiter, et leurs créances, vieillies par l'oubli et par l'interruption des relations, entraîneront la ruine de ces mêmes maisons qui ont le plus contribué à la prospérité des colonies.

» Mais en supposant qu'au retour de la paix la même confiance rétablit les mêmes liaisons, regarderait-on comme bientôt rompues celles que l'étranger y aurait formées pendant l'éloignement du commerce national ? Durant combien d'années encore, l'étranger qui aurait des créances à liquider, des fonds à recevoir, abuserait-il de ce prétexte pour entretenir des relations qu'il

aurait intérêt de perpétuer et pour balancer longtemps par des introductions nouvelles des avantages réservés seuls à la réciprocité du royaume et des colonies.

» Ne doit-on pas supposer encore, ne doit-on pas craindre que dans le bouleversement qui menace l'Europe, la puissance étrangère sur laquelle on aura le plus compté pour alimenter les colonies ne soit elle-même entraînée dans la confusion générale et forcée de restreindre sa navigation à l'entretien et à l'approvisionnement de ses propres colonies. Alors les espérances du gouvernement seront déçues et le commerce national, qui aura fui devant le commerce interlope, retenu par la crainte, engourdi par l'inaction, ne pourra réparer assez tôt des maux que l'administration aura occasionnés.

» Dans quel moment veut-on ouvrir nos colonies aux étrangers : c'est lorsque le commerce de France se trouve chargé d'une immense quantité de denrées des îles que l'étranger presque seul doit consommer. S'il reçoit directement chez lui le produit de nos cultures coloniales, il oubliera nos marchés et dès cet instant même les spéculateurs, les propriétaires de ces mêmes denrées perdent leurs acheteurs et leur fortune.

» Dans quel moment encore veut-on appeler l'interlope dans nos colonies ; c'est lorsque le commerce de France vient de se livrer à des expéditions nombreuses et considérables en vin et farine pour les alimenter, qu'il les continue encore avec une force et une ardeur qui doit plutôt lui faire redouter des pertes qu'espérer des bénéfices ; lorsque ses ressources sont infinies, parce qu'elles sont fondées sur la confiance que lui a inspirée le sage administrateur qui veille à leur prospérité, enfin lorsque par ses soins infatigables nous voyons la marine royale sur le pied le plus respectable.

» On osera le demander : pourquoi quelques habitants des colonies s'élèvent-ils sans cesse contre le commerce de France en récriminations toujours nouvelles ? Si quelquefois les denrées de France ont été payées cher par les colons consommateurs, n'ont-ils pas éprouvé alors le même sort de plusieurs provinces du royaume quoique plus près des consommations. Ont-ils jamais pu craindre la disette dans un pays où l'esclave qui l'en-

richit, se nourrit lui-même? Et cette cherté momentanée des farines et des vins bientôt remplacée par l'abondance peut-elle se comparer au prix avantageux et constant auquel ils vendent leurs denrées? Enfin que ne doivent pas craindre les négociants français de voir leurs colonies vouloir se détacher d'eux et chercher de nouveaux créanciers? Sont-elles surchargées de leur culture? Elles ne peuvent suffire à charger et à expédier nos vaisseaux. Ont-elles des résidus que le commerce de France leur laisse en non-valeur? Des ports neutres leur en offrent le débouché et la France elle-même reçoit leurs tafias et leurs sirops.

» A ces raisons puissantes, nous en joindrons une encore qu'on ne peut combattre sans manifester l'indifférence la plus coupable sur l'état où doit paraître et se montrer la marine du Roi. Les matelots, cette classe d'hommes si précieuse, ne se forment pas dans l'oisiveté et dans l'inaction, et les flottes royales se recrutent de la marine marchande. Si le commerce est sans activité, il sera sans matelots : alors on cherchera vainement les hommes qui doivent seconder les grandes vues du ministre de la marine et faire respecter la nation. On le répète donc, ce n'est point ici un fait isolé, mais de la plus importante discussion. Si les colonies l'emportaient, il en résulterait un préjudice sensible pour l'économie générale de l'administration.

» Combien n'est-il pas plus avantageux, même plus glorieux pour la France de soutenir ses nouveaux alliés, sans cesser de protéger son commerce. Que pourraient-ils attendre de nous? Quelle idée leur donnerions-nous de nos ressources? Nous nous enorgueillissons quand nous les comparons avec celles de quelques puissances de l'Europe. Qu'on jette les yeux sur ces peuples que nous sommes prêts à combattre, dont les colonies sont devenues des Etats et qui ne sont nos ennemis que parce qu'ils sont nos rivaux. Croit-on que dans la guerre qui menace les deux royaumes ils ouvriront leurs colonies à l'étranger? Croit-on qu'ils ne regarderont pas, comme un dédommagement de ce qu'ils perdent, l'exclusion du commerce qui leur reste encore? Croit-on qu'environnés d'ennemis et au milieu de leurs pertes, ils feront la double faute d'enrichir l'étranger et d'engourdir l'activité de leur nation.

» Le commerce de France qui dispute d'activité sur tous les peuples du monde, comme il l'emporte par l'émulation, ose tout espérer de l'administration éclairée du ministre de la marine. Il verra bientôt qu'en ouvrant les colonies aux étrangers, c'est faire perdre au royaume son commerce, aux manufactures leurs débouchés et compromettre les créances des négociants... »

La chambre de commerce de Bordeaux, rappelant ce qui s'était passé durant la dernière guerre, écrivit : « Avant que la guerre fut déclarée, le commerce avait perdu presque tous ses navires ; cependant il continua ses opérations pour les colonies jusqu'à ce qu'un défaut absolu de protection et des malheurs inouïs arrivés à la marine royale firent recourir à des expéditions sous pavillon neutre. Qu'en arriva-t-il ? Ce pavillon ne fut pas plus respecté que le nôtre ; la plupart des navires furent pris ; quelques-uns furent vendus et livrés à l'ennemi par leurs propres capitaines ; les primes d'assurance devinrent aussi chères que sur nos navires ; enfin, lorsque quelques neutres arrivèrent dans les ports étrangers, ils ne produisirent que très peu de chose aux intéressés ; leur valeur fut absorbée par des frais énormes et par l'infidélité des commissionnaires, qui, ne pouvant pas absolument prêter leurs noms à nos opérations sans faire un faux serment, croyaient se dédommager du sacrifice de leur probité en abusant de notre confiance et en nous vendant très cher un parjure. »

Toutes les chambres de commerce réclamèrent et M. de Sartine promit que : « sur les assurances positives que le commerce lui avaient données, que le zèle des négociants et l'activité la plus soutenue préviendraient les événements qui peuvent appeler les neutres dans les colonies, Sa Majesté avait bien voulu faire un nouvel essai du commerce exclusif en faveur des négociants nationaux. » Il prévint que les négociants pouvaient se livrer à leurs spéculations sans appréhender la concurrence des neutres, qui ne seront point admis dans les colonies tant que l'impuissance des efforts du commerce de France ne sera pas reconnue.

En 1778, la Rochelle arma : 16 navires pour les îles d'Amérique ; 3 pour la côte d'Afrique ; 6 pour Miquelon ; total 25 navires.

En 1779, elle arma : 26 navires pour les îles d'Amérique ; 2 pour Cayenne ; 1 pour la côte d'Afrique ; total 29 navires.

En 1780, elle arma : 19 navires pour les îles d'Amérique ; 1 pour Cayenne ; total 20 navires.

En 1781, elle arma : 32 navires pour les îles d'Amérique ; 1 pour Cayenne ; 1 pour la côte d'Afrique ; 3 pour l'Inde ; total 37 navires.

En 1782, elle arma : 25 navires pour les îles d'Amérique ; 2 pour Cayenne ; 3 pour la côte d'Afrique ; 2 pour l'Inde ; total 32 navires.

En 1783, année qui suivit celle de la signature des préliminaires de la paix, elle arma : 16 navires pour les îles d'Amérique; 17 pour la côte d'Afrique ; 5 pour les Indes ; 2 pour les Etats-Unis ; 2 pour Miquelon ; total 43 navires.

On voit par le relevé qui précède que le nombre des navires armés en 1778 pour les îles d'Amérique était peu élevé ; cela tenait aux prises faites par les Anglais, à la cessation des assurances et aux difficultés d'obtenir des escortes. Les colonies ne pouvaient donc être approvisionnées. Il fallait donc revenir à l'admission des neutres, en attendant que les ports aient reconstitué leur marine, malgré la promesse du ministre de ne point les y admettre.

Les assurances étaient montées en France à 60 °/₀, tandis que celles des Anglais étaient à 8 et 10 °/₀.

En novembre 1782, la chambre de la Rochelle était sur le point de se plaindre de l'introduction des nègres aux colonies par navires danois, suédois et autres neutres ; mais, il ne paraît pas qu'elle ait donné suite à ce projet, la chambre de Bordeaux à laquelle elle avait communiqué l'objet de ses récriminations lui ayant répondu : « Vous vous plaignez de ce que les navires neutres vont à la côte de Guinée et vous avez la permission de neutraliser vos bâtiments et de les y envoyer ; nous, nous avons à nous plaindre de ce que les navires neutres chargent chez eux et dans notre port pour l'Amérique, sans que nous puissions obtenir de faire neutraliser nos navires pour leur faire suivre la même destination. »

Le ministre de la marine venait de reconnaître, par une dépêche de juin 1782, la nécessité d'admettre les neutres aux colonies, pendant la durée de la guerre. Mais en janvier 1783, les préliminaires de la paix étant signés, cette disposition ne fut plus maintenue.

Cependant les inquiétudes étaient toujours grandes en France; la chambre de commerce de la Rochelle apprit que diverses maisons d'Ostende étaient pourvues de permissions particulières pour l'admission de négriers dans nos colonies, et qu'une compagnie danoise avait encore neuf négriers, tous expédiés et destinés à Saint-Domingue.

La paix survenue, après la guerre de l'indépendance américaine, les armateurs des ports désignés pour faire le commerce colonial, voulant voir respecter l'interdiction de tout commerce étranger, recommencèrent leurs réclamations.

La chambre de commerce de la Rochelle, informée que les administrateurs de la colonie de Saint-Domingue venaient de permettre d'y introduire 4,000 noirs de traite étrangère, s'empressa de porter ses plaintes à M. de Castries, le 19 septembre 1783.

Cette dernière guerre, loin d'avoir été funeste aux colonies comme en 1744 et 1755, leur avait permis de se procurer des approvisionnements en abondance et une défaite avantageuse de toutes leurs productions.

Depuis la dernière paix, la Rochelle avait armé 17 navires négriers, nombre bien suffisant pour rassurer les habitants de Saint-Domingue, de sorte que les armateurs ne pouvaient tolérer que cette colonie devienne un marché ouvert à toutes les puissances étrangères.

Il était prouvé que Saint-Domingue avait reçu un numéraire considérable, qui avait servi, avec les denrées de la colonie, à permettre aux habitants de s'acquitter de ce qu'ils devaient en France. Or, les Français devaient craindre que le surplus de ce numéraire passât à l'étranger. Une expérience de tous les temps avait appris combien il était facile d'éluder les conditions et les limites mises par l'administration dans ces sortes de permissions, permettant aux étrangers d'aborder aux colonies dès qu'ils y

trouvaient le moindre avantage. Le numéraire épuisé, les denrées enlevées, quand des fléaux que l'on doit toujours craindre auront mis les colons dans la gêne, les étrangers se retirant d'eux-mêmes, laisseront, ainsi qu'il est arrivé tant de fois, le national vendre à des crédits onéreux qui ne permettent pas de renouveler les spéculations.

Telles étaient les observations présentées par la chambre de la Rochelle, pour obtenir la stricte observation de la prohibition de tout commerce étranger aux colonies françaises.

Les idées des grands économistes du XVIIIe siècle faisaient leur chemin : François de Salignac de Lamothe Fénelon prétendait que *le commerce fleurit par la liberté* ; c'était une chose nouvelle au temps de Louis XIV, bien que Bodin l'eut déjà demandé au XVIe siècle ; François Quesnay, dans ses *Maximes politiques*, disait : qu'il fallait la pleine liberté de la concurrence dans les opérations commerciales ; Le Trosne, Galiani, Condorcet, Bastiat, List et bien d'autres économistes, finirent par amener le gouvernement à déclarer, par arrêt du 30 août 1784, la liberté du commerce étranger dans les îles françaises de l'Amérique ; liberté restreinte si l'on veut, mais qui causa un grand préjudice à la métropole.

L'on dut concevoir combien les habitants de la Rochelle, qui se livraient au commerce maritime, furent consternés, à cette nouvelle. Comment, disaient-ils, dès les dernières hostilités, nos bâtiments étant devenus la proie de l'ennemi, on trouvait dans nos colonies toutes les nations en concurrence et les marchandises d'Europe s'y vendant bien au-dessous du prix d'achat ; malgré les convois, quelle perte n'a pas été pour les armateurs la malheureuse destinée de la flotte partie de l'île d'Aix le 2 septembre 1782. A ces maux il fallait encore qu'ils eussent à partager avec les étrangers notre commerce colonial.

Depuis la paix, les négociants qui avaient volontairement confié leurs fortunes au gouvernement, ont eu à répéter leurs créances avec toute l'ardeur que peut donner la plus impérieuse nécessité. L'honneur de plusieurs pouvait en dépendre, et des biens acquis par le travail sont une propriété encore plus précieuse, quand elle est irréprochable.

Les denrées de France, constamment avilies dans nos colonies par les introductions prohibées, avaient porté au commerce les plus rudes coups et la révocation des lettres patentes de 1727, ainsi que les entrepôts ouverts au commerce étranger par l'arrêt du 30 août 1784, allaient causer de grands malheurs aux agriculteurs comme aux fabricants du royaume, habitués qu'ils étaient à considérer les colonies comme leur bien, ne pouvant s'alimenter que des produits de France et ne cultiver leur riche territoire que pour la métropole.

La chambre de la Rochelle s'empressa d'adresser au ministre un mémoire très long qu'on nous pardonnera de ne point reproduire en entier, mais dont nous extrayons les observations qui suivent :

« La possession légitime et exclusive où sont les négociants français d'exploiter le commerce de nos colonies, se trouve attaquée aujourd'hui d'une manière si directe qu'il reste peu d'espoir qu'ils ne soient contraints de l'abandonner... Ce n'est point une atteinte équivoque ou indirecte portée aux droits des négociants français ; c'est la promulgation d'une loi qui, associant d'abord l'étranger au bénéfice de notre commerce, lui donnera bientôt tous les moyens de l'envahir.

» Toutes les nations de l'Europe dont l'Océan baigne les côtes, ont voulu avoir des colonies ; plus chaque peuple a été industrieux et commerçant, plus ont été rapides les progrès de ses colonies ; et celui de tous, qui le premier a perfectionné chez elles la culture et le commerce, est devenu le rival de ses voisins jusque dans leurs propres possessions...

» Quand on réfléchit sur ce qu'il en a coûté à la France de travaux pour établir ses colonies et de guerres pour les conserver, on tremble qu'une erreur même involontaire, en poursuivant le plus grand bien, ne rendit peut-être inutiles tant de travaux et tant de sang !

» Les lettres patentes de 1727 et l'arrêt du conseil de 1767 formaient donc le code du commerce de la France avec ses colonies, les liaisons s'étaient établies sur la foi de ces règlements... et c'est dans ce moment de confiance que les Américains Français sollicitent et obtiennent un arrêt qui permet aux étrangers l'abord

des principaux ports de nos colonies, sans que le commerce de France ait été averti de s'en défier.

» Lorsqu'en 1775, le commerce demanda, hautement et sans détour, la suppression des ports francs qui empiétaient incessamment sur ses droits, il se renferma à ce qu'il fut accordé un terme de dix-huit mois, durant lesquels les Américains Français, et l'étranger lui-même, pourvoiraient à ce changement. Mais ici, un arrêt, caché aux négociants pendant trois mois, avait déjà son effet aux colonies, sans qu'ils sussent encore qu'il était rendu. On ignore de combien d'expéditions, entreprises sur le respect de la loi, cette surprise opérera la ruine ; mais ne causa-t-elle qu'une perte médiocre au plus petit armement, l'objection subsistera dans toute sa force...

» La soumission la plus pénible, l'impôt le plus pesant que portent les colonies, nous disent leurs habitants, est l'obligation de ne travailler que pour nous.

» *Cette terre que nous avons défrichée n'est-elle devenue féconde que pour augmenter vos jouissances et resserrer les nôtres? Et, tandis que l'étranger exporte des produits importants pour nous et que vous laissez sans valeur, parce que vous les dédaignez, faut-il que nous ne puissions vendre qu'à vous ?*

» *Nous avons des besoins auxquels vous fournissez imparfaitement ; faut-il encore que nous achetions de vous seuls ?* »

» .... Nous répondrons d'abord aux colonies, que leur premier sentiment doit être la reconnaissance de ce qu'ont dû coûter à la France les frais de leur éducation et le maintien de leur prospérité.

» Mais, de quelles chaînes sont entravées les colonies que de pareilles, ou de plus fortes, ne pèsent aussi sur les provinces de France, qui, depuis quinze siècles, constituent la monarchie? Sans parler de ces règlements qui, dans le même royaume et sous le même souverain, rendent une province étrangère à l'autre, est-il permis à aucune d'elles de consommer des marchandises étrangères, sans considération du plus bas prix auquel elles pourraient s'en fournir ? N'ont-elles pas des produits qu'on les force de consommer chez elles, et à la sortie desquels toutes les issues sont fermées ? Enfin pour réduire la comparaison à

notre commerce réciproque avec les habitants de nos îles, quelles autres productions de même nature que les leurs pouvons-nous consommer en France? Si les nations, qui possèdent des colonies pareilles aux nôtres, commettaient l'erreur de nous y laisser aborder, croit-on qu'on nous permît la consommation de leurs denrées?...

» Le motif le plus puissant que les planteurs allèguent contre nous, c'est la nécessité de vendre leurs sirops et leurs tafias?...

» Le terrage des sucres à l'Amérique a détruit en France plus de 40 raffineries, qui faisaient un mouvement annuel de 30 millions; pourquoi a-t-on laissé opérer ce mal?...

» On demandera pourquoi les planteurs qui cultivent le coton n'en ont pas obtenu la filature par les mains des esclaves?... Il n'y aurait pas eu loin de la filature à la permission de faire battre des métiers; les manufactures de Troyes et de Rouen eussent éprouvé le sort des raffineries...

» Tout commerce n'est praticable qu'autant que les profits y encouragent, et si l'étranger trafique dans nos îles, il s'appropriera un bénéfice qui doit rester à l'Etat; il augmentera ses avantages dans la proportion qu'il diminuera les nôtres, et un royaume fertile et puissant avouera donc aux deux Mondes qu'il ne peut exploiter ses colonies sans le secours de celles qu'il avait conquises ou de celles dont il a proclamé la liberté?

» De combien de maux encore ne peut pas être suivie la permission qu'auraient les Anglais de commercer dans les ports principaux des colonies? On ne veut pas même rappeler ici que, par les ports qui leur étaient ouverts, ils introduisirent à Saint-Domingue une grande somme de fausse monnaie; mais au moins on veut faire remarquer qu'aucun Français n'eut commis impunément ce crime et trompé les planteurs et les négociants de cette île, et qu'on doit honorer et craindre une protection qui peut veiller à la bonne foi des échanges et des valeurs...

» Doit-on être sans défiance sur les moyens que l'Anglais emploiera, non pas seulement pour nous ravir dans nos colonies le peu de commerce qui nous y resterait encore, mais peut-être même pour nous l'enlever? Sait-on bien jusqu'à quel point de dépendance on met les provinces d'un Etat quand on permet

qu'elles reçoivent de ses rivaux les denrées alimentaires ou de l'usage le plus commun? En nous gardant de soupçonner la portion brave et respectable du peuple français qui défend nos colonies, une longue expérience apprend que, quel que soit le sentiment qui attache à la patrie, il s'affaiblit toutes les fois qu'elle laisse partager des affections qu'elle doit toutes s'efforcer de faire tourner vers elle, et qu'on se défend mal contre l'ennemi qui nous nourrit...

» Les calculs les plus exacts portent à plus de 20 millions le montant des introductions étrangères dans nos colonies, à 6 millions celui des exportations en sirops et tafias, d'où il résulte une balance de 14 millions payée par l'extraction des autres productions coloniales, et l'on ne sait ici de quoi l'on doit le plus s'étonner, ou de cette fraude immense qui mine sourdement le commerce, ou de voir le gouvernement chercher à animer l'émulation en lui présentant quelque exploitation nouvelle, tandis qu'il laisse subsister des abus dont la réforme serait seule le commerce d'un Etat.

» Ce qu'il serait triste de présumer et ce qu'il est impossible de ne pas craindre, d'après la facilité de vérifier des faits certains, c'est que le gouvernement, sans se faire illusion sur les abus, croit peut-être laisser à la France un fonds de commerce sans concurrents. Il voit dans les vins de plusieurs provinces du royaume, dans toutes les productions de la Provence, dans nos grosses toileries et dans nos soieries légères, des objets dont nous demeurerions toujours les marchands exclusifs. Mais peut-on douter que le Portugal, que Gênes, Livourne, Venise, qui se rappellent aujourd'hui que le titre de négociant a honoré les familles patriciennes, ne jettent avidement leurs yeux sur l'arrêt du conseil? Peut-on douter que ces villes invitées jusqu'au fond de leurs mers par leurs souverains et par nous-mêmes, ne viennent à leur tour apporter dans les îles françaises tous les objets de leur commerce et de leurs cultures? Surtout si chaque peuple offre à ses armateurs des primes d'encouragement pour nous combattre avec plus d'avantages...

» Combien d'événements désastreux ont poursuivi le commerce de France depuis la perte de ses belles possessions du Nord de

l'Amérique ? Il semble que l'ennemi, en lui enlevant le Canada, l'île Royale et ses pêcheries, ait menacé de loin ses îles à sucre : il semble qu'il ait au moins projeté de lui en ravir l'exploitation par la privation de celles de ses colonies qui en favorisaient le plus la culture et les consommations...

» Si, pour suppléer ici au commerce de France, on permettait aux colonies une navigation directe à l'étranger ; si les moyens que nous indiquerons laissaient cette dernière ressource, nous conviendrions que tous les bénéfices des transports resteraient en entier à l'Etat et qu'on n'aurait à craindre que les abus, toujours cependant trop difficiles à réprimer.

» Mais il faudrait alors s'adresser aux Espagnols : ce serait à eux qu'il faudrait demander, ce serait d'eux qu'il faudrait obtenir les secours dont auraient besoin nos colonies. On sent par rapport à nous quels avantages nous reviendraient de leur donner cette préférence, et la cour de Madrid serait bientôt persuadée de l'intérêt qu'elle aurait elle-même d'écarter de nos colonies une nation qui entreprend souvent sur les siennes.

» Aucune nation n'a su mieux que l'Angleterre organiser ses colonies. Le Canada et Terre-Neuve portent aux Antilles anglaises le poisson salé, les bois de construction et de tonnelage que celles-ci paient de leurs productions. Après les sacrifices d'une guerre humiliante, il nous restait une colonie qu'on a cédée à une nation qui la possède avec indifférence, sans qu'on ait mesuré son prix sur l'importance de son utilité, et aujourd'hui la Louisiane, dont les forêts eussent fourni des bois à nos îles pendant une durée éternelle et qu'elles eussent payés de leurs sirops et de leurs tafias, laisse une place importante à remplir dans l'économie générale de notre commerce.

» Ainsi le système de réciprocité d'échanges nécessaires à toutes ne subsiste plus dans nos possessions coloniales et ces liaisons, rompues avec les colonies que nous avons perdues, cherchent à s'établir chez les nations qui nous les enlevèrent...

» ... Saint-Pierre et Miquelon semblent par leur position et surtout par rapport à nos pêcheries dont elles sont le dépôt, destinées à former le lieu d'échanges réciproques. Les bâtiments des Etats-Unis et ceux de nos colonies peuvent facilement s'y rendre ;

les premiers avec leurs bois de charpente et de tonnelage, etc., ceux-ci avec les seuls articles qu'il leur serait libre d'y porter, des sirops et des tafias.

» On peut plus aisément veiller autour de ces petites îles à l'arrivée de l'interlope et à s'en garantir, en vérifiant les chargements qui y aborderont ; et si les colonies agissent de bonne foi avec le commerce de France, si aucun autre motif ne se mêle à leurs réclamations, nous ne voyons pas quelle objection solide elles opposeraient à cet établissement.

» Les députés des ports démontrèrent, en 1775, au ministre du roi qui les avait rassemblés, combien il était avantageux à la France de conserver au commerce l'intégrité des ventes et des achats, de réunir dans son sein tous les produits divers de ses cultures ; de mettre à côté de ses blés, de ses vins et de ses denrées coloniales, les sirops et les tafias de ses Antilles ; et, avec cette provision immense, augmentée de ses marchandises manufacturées, d'appeler, des extrémités de l'Europe, l'étranger à ses marchés.

» Cette idée est grande, elle est assortie à la puissance de l'Etat et nous l'adoptons volontiers, mais avec une modification dont nous flatterions en vain les colonies de les excepter.

» Les vignobles de France forment la culture qui occupe le plus de bras et dont les produits rapportent au fisc des contributions répétées sous tous les convertissements qu'ils prennent. Les eaux-de-vie distillées des petits vins ont une consommation intérieure qu'il est bien important de conserver, et quand, par des calculs évidents, on démontrerait que les tafias ne feraient aucun tort aux eaux-de-vie de France, les propriétaires de tout l'Etat n'en demeureraient pas persuadés ; ils formeraient un corps de réclamateurs auquel le gouvernement prêterait une sérieuse attention et c'est ici surtout qu'une erreur peut devenir étrangement funeste.

» Nous ne pouvons donc offrir aux planteurs que l'entrepôt de leurs tafias dans la forme qu'ils en jouissent aujourd'hui.

» Mais pour en faciliter l'extraction, ainsi que celle des sirops, il faudrait que chaque bâtiment français fut assujetti à charger aux îles la vingt-cinquième partie de sa contenance de l'une ou

l'autre denrée, en recevant du gouvernement 15 sols par velte de gratification.

» Par un calcul approximatif, la navigation française enlèverait ainsi à peu près 8,500 tonneaux de sirops et de tafias, et il en coûterait à l'Etat une somme de 850,000 francs au plus.

» Si cette exportation n'épuisait pas en entier la surabondance de ces denrées, elle la diminuerait assez pour qu'elle cessât d'être embarrassante, et l'on pourrait espérer que plusieurs bâtiments en exporteraient au-dessus de la quantité à laquelle ils seraient assujettis, par la certitude de vendre des objets qui ne se trouveraient plus que dans le marché général de l'Etat...

» Il ne faut point, dira-t-on, charger de frais une denrée dont la valeur déjà médiocre s'affaiblit encore par eux. Les sirops et les tafias, enrichis par le transport qui les aura voiturés en France, pourront-ils supporter les dépenses nouvelles qui doivent les mettre immédiatement à la portée des consommateurs ?

» On répondra que la gratification accordée par le Roi en paie, en partie, le premier déplacement, et que dans la concurrence des ventes, cette même gratification sera au profit de l'acheteur.

» On fera remarquer ensuite, qu'en arrivant en France, ces denrées ne s'éloignent sensiblement que du Nord de l'Amérique qui en fait la plus grande consommation : que les Etats-Unis, qui forment presque seuls cette partie du continent, sont écartés des îles à sucre de l'Angleterre qui leur a fermé tous ses ports. On observera que ces peuples, dont la consommation, sous toutes sortes de formes, est immense en sucre, tafia et sirop, sont plus que jamais obligés d'aller s'en pourvoir où il leur sera permis d'en acheter ; que nous avons de ces articles, sinon une provision exclusive, du moins un superflu recherché de toutes les nations ; ainsi on ne peut douter sans réserve que les négociants des Etats-Unis, certains de trouver en France la vente de leurs productions, avec l'assortiment de leurs besoins, n'enlèveront pas avec nos vins, nos sels et nos marchandises manufacturées, les denrées de nos colonies qu'aucun autre peuple encore ne leur offrira à plus bas prix. Vaudrait-il mieux les dispenser du trajet et leur ouvrir nos possessions, pour qu'ils y vinssent faire, avec

préférence sur nous, le même commerce que l'Angleterre proscrit de ses établissements ?...

» Mais ce n'est pas assez de débarrasser les colonies de leurs tafias et de leurs sirops ; elles ont des besoins auxquels il faut pourvoir et qu'elles ne doivent encore tenir que de nous.

» Pour en connaître la nature et l'étendue, interrogeons les colons de bonne foi ; ils nous diront qu'on prend au moins quelquefois la cherté pour la disette, sans se souvenir assez des temps où le négociant français achète cher et vend à sa perte ; ils nous diront que les cas de nécessité pressante sont plus rares qu'on ne les cite : qu'une loi qui prévoit toujours les besoins invite trop à les supposer et que surtout enfin il ne faut pas les avouer à des peuples qui sont nos ennemis ou nos rivaux.

» Voyons d'après cet aveu si les bestiaux vivants peuvent manquer à Saint-Domingue, dont la plus grande moitié est habitée par un peuple pasteur ; et si les Espagnols n'y peuvent suffire à cette consommation, et que les autres îles éprouvent la même rareté : on demandera pourquoi aurait été enfreinte la loi qui ordonne de laisser des terrains en nature de pâcages ? Et comment se pourvoient à cet égard la Barbade et la Jamaïque ?

» Nous avons des résines et des goudrons qui manquent à l'Angleterre, et quand le gouvernement cherche à ranimer la navigation du Nord dans les ports du royaume, serait-ce l'y encourager que lui fermer d'avance dans les colonies le débouché le plus profitable des productions de la Baltique et lui donner pour concurrents tous les peuples navigateurs ?

» Nous avons encore des charbons que nous pouvons exporter: celui de l'Angleterre est préférable sans doute, mais seulement dans des manufactures où la qualité de la mine est essentielle aux opérations et les îles françaises ne font point ici d'exception.

» Les bois de charpente et de tonnelage sont d'une importante nécessité, mais nos Antilles n'en sont pas dépourvues au point de ne pouvoir fournir à une partie de leurs besoins, et la Guyane française pourrait se charger d'y suppléer encore.

» Ce vaste pays, dont les forêts vieillissent sans consommateurs, ne pourrait-il point nous offrir le double avantage d'importer des bois dans nos îles et d'en extraire les sirops et les tafias ? Cette

question ne peut être bien déterminée que lorsque le gouvernement, dont la confiance a été déçue par des entreprises à systèmes et à privilèges, suivra des principes sûrs pour faire entrer la Guyane française dans l'organisation du commerce général.

» Mais qu'aucunes difficultés, mêmes de celles qui paraissent insurmontables, de suffire aux besoins de nos colonies par notre propre navigation, n'arrêtent jamais l'administration ; si l'Etat doutait de ses ressources il en méconnaîtrait l'usage et se défier de lui-même serait son premier malheur.

» Nos colonies et particulièrement nos îles du Vent font une grande consommation de morues. On sait que nos établissements de pêche et l'arrondissement où il nous est permis de le faire sont très bornés ; l'Angleterre en traça les limites moins comme un peuple vainqueur que comme un peuple rival, et Miquelon ne sert qu'à rappeler l'île Royale. Cependant les Français, dans les plus étroites limites de ces mers poissonneuses, ont fait des pêches abondantes, et cette année encore tous les ports du royaume regorgent de morues sans consommateurs. Pourquoi laisser ralentir un mouvement imprimé vers la navigation la plus utile et pourquoi ne pas en diriger les effets vers les Antilles françaises ?

» C'est ici que nous osons supplier le gouvernement, au nom de l'honneur et de la puissance de l'Etat, de favoriser nos pêcheries par tous les moyens d'encouragements dont il est le dispensateur. Il faut lui dire, avec confiance et la certitude de ne pas être contredits, que le commerce d'Afrique et la navigation de nos îles à sucre, qui nous attirent vers eux de préférence, sont destructifs de l'espèce humaine, tandis que la pêche, qui enfanta la navigation, forme, conserve et régénère la classe des marins : et s'il était permis ici de citer un fait que la Hollande aime à se rappeler, on dirait que lorsque Charles-Quint honora le tombeau du simple pêcheur, qui le premier fit caquer le hareng, il avertissait alors les nations maritimes que la pêche seule est le soutien de leurs forces et de leur commerce.

» Nous croyons donc qu'il conviendrait que le gouvernement accordât une gratification de 5 livres par quintal de morue introduite dans nos colonies par bâtiments français. La consommation

entière qu'elles en font ne coûterait ainsi à l'Etat qu'une somme de 600,000 livres et bientôt les petites îles de Saint-Pierre et de Miquelon et quelques ports de France s'occuperaient du soin d'en fournir nos Antilles : les relations une fois bien établies, en l'absence de l'étranger, les gratifications pourraient devenir superflues...

» Pour déterminer encore le transport des salaisons de bœufs, du bois de tonnelage et d'autres objets indiqués par les besoins des colonies, le Roi ordonnerait que chaque vaisseau qui irait aux Antilles, sans se rendre d'abord à la côte d'Afrique, emporterait 12 tonneaux de ces mêmes objets et s'affranchirait ainsi de la somme que chaque armement paie sous la dénomination ancienne de places d'engagés. Ce transport ferait une masse de 7,000 tonneaux...

» On ne peut nous reprocher que nous puisions avec indiscrétion dans le trésor de l'Etat et s'il fallait s'en justifier nous ne serions pas longtemps coupables.

» Nous dirions que, ces encouragements dussent-ils coûter le double de la somme à laquelle ils ont été portés, il vaut mieux payer le commerce français qu'enrichir l'étranger, et qu'aliéner son domaine c'est en basarder la propriété.

» On nous porterait à croire qu'on n'a jamais bien connu en France l'importance de conserver chez soi la main-d'œuvre : nous citerions encore l'exemple de l'Angleterre, de ce peuple maritime, commerçant et guerrier, le seul auquel nous aimions ici à comparer les Français et qui nous apprend que les consommations d'un grand peuple, dans toute l'activité de son émulation, rendent surabondamment au fisc l'emprunt que fait au trésor le prix des encouragements.

» Si ces moyens, ou ceux qu'il plaira à Sa Majesté de choisir, ne nous conciliaient pas les habitants des colonies, pour demander qu'il plut à Sa Majesté de retirer l'arrêt de son conseil, alors nous aurions lieu de soupçonner leurs dispositions pour nous et de nous persuader que leur commerce avec l'étranger aurait un autre but que celui de fournir leurs plus pressants besoins.

» Nous craindrions que les colonies, en cherchant d'autres vendeurs, n'oubliassent ce qu'elles doivent au commerce de

France, et que les plus légitimes créances ne se perdissent par le relâchement des rapports.

» Nous prévoirions que la traite d'Afrique souffrirait bientôt de cet arrêt du conseil.

» En effet, le premier comptant de nos ventes est l'objet le plus liquide et le plus profitable de nos introductions; mais le comptant lui-même serait le prix de la denrée de l'étranger, dont on ne peut espérer le retour qu'en s'acquittant fidèlement et sans termes avec lui.

» Nous calculerions la diminution des revenus du royaume, nous dirions que l'agriculture prêtant au commerce des moyens qu'il lui rend avec ses profits, s'il devient languissant elle n'en sera plus vivifiée et alors la partie active d'une nation, celle qui se tourmente à chercher le travail, fuira au loin pour l'y trouver.

» Enfin, nous représenterions aux ministres qu'il serait difficile de persuader au commerce qu'il dût jamais compter sur une protection constante du gouvernement, lorsqu'il indiquera des relations nouvelles, puisque dans un moment imprévu il déchire, si l'on peut s'exprimer ainsi, un contrat de famille qui devrait être éternel... »

De son côté, la chambre de commerce de Bordeaux reconnut que jamais elle n'eut à s'occuper d'un objet plus important que celui que présentait les dispositions de l'arrêt du 30 août 1784, tendant à anéantir le commerce national, en établissant une concurrence étrangère d'autant plus funeste qu'elle exclurait nécessairement de toutes spéculations aux colonies les armateurs français et opérerait infailliblement une scission entre les colonies et la métropole.

Le 25 novembre 1784, elle prit une délibération, portant: « ... qu'il était d'autant plus difficile de justifier les dispositions et les vues de cet arrêt extraordinaire et d'autant moins possible de n'être pas effrayés des suites alarmantes qu'il annonce que, tandis qu'il abat d'un seul coup la branche la plus fructueuse du commerce national, il n'offre aucun équivalent, aucune compensation de la part des nations en faveur desquelles le gouvernement se détermine à ouvrir les portes de ses colonies; qu'il ne

paraît point, en effet, qu'aucune des nations étrangères se départisse de la rigueur de ses lois prohibitives, dont elles continuent au contraire de maintenir l'exécution dans toute sa vigueur, en sorte que l'admission des étrangers dans les colonies françaises est l'atteinte la plus mortelle qui puisse être portée au commerce national... »

Pour réfuter une assertion du *Journal général de France*, affirmant les heureux résultats du conseil du 30 août 1784, la chambre de commerce de Bordeaux écrivit à diverses chambres, le 23 septembre 1786 : « Il n'est pas douteux que ce paragraphe n'ait été inséré par ordre du ministre, qui voudrait persuader à tout l'univers que son arrêt est un chef-d'œuvre. De 1774 à 1778 le produit des colonies s'est élevé à 150 millions : en 1778, ce chiffre a monté par suite de l'excessive cherté des sucres, occasionnée par la guerre et non point par un accroissement de la culture. Il ne peut y avoir eu de progression réelle dans la culture qu'il n'y ait eu de progression dans le nombre des travailleurs : les colonies, pendant la guerre, n'ont pu être approvisionnées de noirs. Il y a 500 mille noirs dans toutes les colonies et près de 300 mille dans la seule colonie de Saint-Domingue ; les colons ont dit et imprimé que la mortalité allait à 10 % : cette assertion est exagérée ; en la portant à 5 %, c'est encore beaucoup ; mais il en résulterait que, pendant les quatre années de guerre et la première de la paix, les colonies auraient éprouvé un vide de près de 100 mille noirs, ce qui a dû faire pour Saint-Domingue 60 mille noirs : c'est à peu près la quantité qui y a été introduite depuis la paix. »

De 1774 à 1778, les importations des colonies à Bordeaux, Nantes et au Havre s'étaient élevées, année commune : sucre brut, 53,221 barriques ; sucre terré, 64,730 barriques ; café, 53,592,232 livres ; coton, 4,205,040 livres ; indigo, 1,650,235 livres.

Il ne faut pas oublier que le malheur des négociants de France provenait de l'inexécution de l'arrêt de 1684, qui défendait le terrage des sucres aux colonies, et l'on ne peut que penser que Colbert, en signant cet arrêt, prévoyait le mal qui pourrait en résulter. Combien de fois depuis, le commerce et les raffineurs de France n'ont-ils pas présenté de vaines réclamations à l'appui

de cette défense ; mais leurs réclamations furent regardées comme des préjugés d'intérêt personnel et il n'en fut tenu aucun compte. Les colonies françaises n'exportaient pas pour plus de 6 millions de sirop par an.

Il en résulta pour la Rochelle que, possédant un grand nombre de raffineries, on les vit disparaître peu à peu, ainsi qu'à Bordeaux et à Nantes.

Dans le mémoire de la chambre de commerce de la Rochelle, on peut remarquer qu'elle insista peu sur la nécessité de faire respecter l'interdiction du terrage prononcée par l'arrêt de 1684 ; et que voulant voir le commerce interlope sévèrement prohibé, elle ne pensait pas qu'il puisse être arrêté par la prévoyance des agents chargés de le surveiller.

Le ministre de la marine se félicitait des mesures prises alors aux colonies ; puis il engagea le commerce français à organiser régulièrement leurs armements, de façon à éviter les affluences de navires, ce qui pourrait lui porter plus de préjudice que la concurrence des étrangers.

Notre commerce national avait donc repris de son importance, lorsque survint l'arrêt du 30 août 1784, appelé à le ruiner.

La chambre de la Rochelle, par lettre du 8 janvier 1785 au ministre de la marine, voulut prouver que cette importante question importait plus essentiellement à l'état qu'au commerce de France, ce qu'elle demanda à discuter avec tous les égards que se doivent les sujets d'un souverain qui invoquent la même protection ; égards cependant dont les habitants affectent de se dispenser, sans réfléchir que leurs expressions portent contre des commerçants de qui les engagements sont en France une dette qu'il faut acquitter sous peine de déshonneur ; tandis que les engagements dans les colonies n'agissent jamais avec les mêmes effets et qu'une grande partie de ceux qui les contractent, affectant l'opulence, viennent dans la capitale jouir de la fortune de leurs prêteurs, négociants honnêtes et paisibles, qu'ils réduisent à toutes les privations.

L'arrêt du 30 août 1784 tempérait les rigueurs des lettres patentes d'octobre 1727 ; il autorisait l'importation directe dans

les îles et colonies françaises d'un certain nombre de marchandises étrangères par navires étrangers, à la condition qu'ils ne fussent pas d'une jauge supérieure à 60 tonneaux. Cet arrêt créait des entrepôts aux îles du Vent, savoir : un à Saint-Pierre, pour la Martinique, un à la Pointe-à-Pitre, pour la Guadeloupe, et dépendances, un à Scarboroug, pour Tabago. Il devait en être ouvert trois pour Saint-Domingue, savoir : un au Cap Français, un au Port-au-Prince, un aux Cayes Saint-Louis : celui qui existait au Môle Saint-Nicolas, dans la même colonie, devait être supprimé. Les navires étrangers qui importaient dans ces ports les marchandises permises, consistant en bois de toute espèce, même de bois de teinture, de charbon de terre, d'animaux et bestiaux vivants, de salaisons de bœufs et non de porcs, de morues et poissons salés, de riz, de maïs, de légumes, de cuirs verts en poil ou tannés, de pelleteries, de résine et de goudron, étaient autorisés à charger à destination de l'étranger des sirops de tafias et des marchandises venues de France. Des précautions minutieuses devaient être prises pour éviter toute contrebande.

Ces atténuations aux rigueurs du pacte colonial ne furent pas accueillies sans réserve par le commerce métropolitain.

La chambre de la Rochelle espérait obtenir la révocation de cet arrêt, pensant qu'il fallait, pour le rétablissement des rapports de la métropole avec les colonies, des conditions solides basées sur les lois les plus solennelles, qui ne laissent plus appréhender des dérogations imprévues et qui écartent plus sévèrement que jamais l'étranger de nos colonies d'Amérique.

Les habitants de Tabago et des îles du Vent avaient formulé des plaintes contre le commerce étranger, ces îles étant les plus fréquentées par les interlopes, ce qui avait forcé les places de Bordeaux et de Nantes de ralentir leurs expéditions. A Tabago, on se récriait sur l'abandon du commerce de France ; cependant le **Montgolfier**, de 260 tonneaux, capitaine Grégory, appartenant à MM. de Richemond et Garnault, négociants de la Rochelle, ayant fait sa déclaration le 10 avril 1784 pour les colonies françaises, arriva à Tabago, pour y déposer des effets pour le compte du roi. Le capitaine offrit de fréter son navire pour tel port de France que l'on jugerait à propos et il lui fut répondu que six

semaines plus tôt on lui aurait procuré un chargement, mais qu'il ne restait plus de denrées à expédier de cette colonie. Les Anglais ayant tout emporté, le **Montgolfier** dut relever pour Port-au-Prince.

Dans une nouvelle réclamation du 3 juin 1785, la chambre de la Rochelle disait encore : « Outre la facilité d'introduire des farines et autres denrées non permises, la liberté à tout étranger de porter aux îles du Vent des chairs d'animaux, des poissons salés et des légumes, éloigne les approvisionnements ordinaires des navires français, ne voulant pas s'exposer aux hasards d'une concurrence si dangereuse et ne pouvant veiller au moment où l'étranger attiré ailleurs laisse les colons manquer des choses les plus nécessaires. Ces colons sont-ils fondés à crier à l'abandon, quand ils préfèrent les secours éventuels de l'étranger aux approvisionnements réguliers dont ils seraient assurés en s'attachant davantage à la métropole. Qui pourrait se plaindre plus que le commerce de France ? Les armements pour la traite des nègres et pour la pêche suivent leurs cours, et les navires français rendus aux îles d'Amérique y sont en plus grand nombre que jamais, lorsque l'interlope enlève de ces îles les denrées ayant le plus de valeur. L'indigo, cultivé par nos colons, article précieux, est porté en Angleterre par des vaisseaux anglais ou ceux des Etats-Unis. Les habitants de cet état, dont la consommation en sucre pourrait atteindre 50,000 barriques chaque année, trouvent le moyen de se les procurer sans en acheter une seule dans les ports de France. On voit les sucres blancs et les cafés passer directement à Ostende, à Hambourg et dans d'autres ports étrangers. Il ne reste pour ainsi dire que les sucres bruts, que les capitaines français sont dans la dure nécessité de prendre à 6 deniers de fret et même au-dessous. Un navire de 300 tonneaux fait à peine un fret de 9 à 10,000 livres, ce qui est loin de lui suffire. »

On était toujours à se demander comment on pouvait permettre aux étrangers de participer à des avantages qui, par leur nature, devaient augmenter la force et la prospérité de leurs états, sans aucune compensation pour la France, les nations étrangères ne semblant pas disposées à se départir de la rigueur de leurs lois prohibitives.

Le 7 octobre 1786, la chambre de Bordeaux écrivit à son député du commerce, lui faisant connaître que les principales raisons qu'il y avait lieu de faire valoir contre l'arrêt du 30 août 1784, étaient : 1° la perte totale du commerce des bœufs salés, cette branche de commerce ayant tout à fait disparu ; 2° l'enlèvement du numéraire de toutes nos colonies ; 3° la plus grande cherté du bœuf aux îles du Vent ; 4° la nécessité de payer les Anglais créanciers de plus de 16 millions tous les ans pour raison de la fourniture des bœufs et des noirs aux îles du Vent : le colon n'a aujourd'hui que des denrées pour payer ; il n'a ni argent ni lettres de change ; 5° les versements frauduleux de farine, et si on trouve le secret d'introduire des farines, objet d'encombrement, combien ne sera-t-il pas plus aisé d'introduire des marchandises fines ; 6° le peu de débouché de nos fabriques... Il faut prévoir que la côte d'Afrique s'épuisera et il est essentiel que le gouvernement établisse un régime plus conservatoire des nègres, car la mortalité de cette espèce est quelque chose d'affreux, et il est étonnant que toutes ces races d'hommes aillent s'engloutir sans presque laisser de rejetons. »

Du reste, malgré les accroissements du commerce de la traite, les Français avaient à peine suffi aux besoins de Saint-Domingue et ils avaient laissé de côté les îles du Vent : soit par le bas prix des esclaves, soit par la concurrence des Anglais : ils avaient continué de leur abandonner la fourniture de ces colonies ; mais les besoins de Saint-Domingue une fois satisfaits, il y avait lieu de croire qu'ils pourraient suffire à l'approvisionnement de toutes nos colonies. Un remplacement de 25,000 noirs tous les ans pouvait être facilement fait, surtout si le gouvernement établissait une meilleure jurisprudence et si les colons voulaient concourir à établir un régime plus conservatoire de leurs nègres.

Depuis la paix, avons-nous dit, les affaires avec les îles du Vent étaient nulles ou presque nulles. Les navires français qui y allaient ne rapportaient jamais que le tiers ou moitié de leur encombrement, dont le fret à 6 deniers ne pouvait à beaucoup près couvrir les frais de cette navigation. C'était donc faire renoncer les armateurs de France à approvisionner ces îles.

La chambre de la Rochelle avait proposé, pour éloigner les

étrangers de nos colonies, de faire l'obligation à tout navire partant de prendre la vingt-cinquième partie de son chargement en sirop et tafia, moyennant une gratification du gouvernement de 15 sols par velte ; puis que, pour favoriser la pêche de la morue et son introduction aux colonies, il soit accordé une prime de 5 livres par quintal de morue apporté aux colonies par navires français.

A cette époque, les encouragements accordés au commerce de France étaient peu de choses, près de ceux que l'Angleterre accordait à sa navigation.

L'Angleterre, dont le revenu public était, en 1775, de 239 millions, primes payées, donnait alors pour l'encouragement de toutes les branches de commerce 59,173,984 livres tournois en gratifications ou drawbacks, pris d'abord sur les produits des douanes et de l'*excise* avant leur arrivée dans l'échiquier. Les impôts de ce royaume, depuis 1775 jusqu'en 1786, s'étaient accrus de 128 millions. Les gratifications, bien loin d'avoir diminué, avaient éprouvé une augmentation graduelle. La France, à l'imitation de l'Angleterre, n'a commencé à donner des primes qu'en 1784. Il n'existait que la réduction de la moitié des droits de consommation sur les sucres provenant de la traite des noirs, s'élevant à 900,000 livres, en faveur du commerce maritime. Ses impôts, en 1776, s'élevaient à 385 millions, y compris le produit des loteries et des messageries ; l'addition des charges du peuple, depuis cette époque jusqu'en 1786, fut de 67 millions, ce qui fait 452 millions d'impôts, qui ne paient effectivement que 3 millions 800 mille livres de primes. Est-il étonnant, d'après la comparaison des encouragements des deux royaumes, que celui de l'Angleterre ait porté sa puissance maritime à un si haut degré de supériorité sur le nôtre. La raison en est simple : c'est que l'Angleterre a toujours soumis l'intérêt du fisc à son commerce, et que la France a constamment subordonné le commerce à l'intérêt du fisc (1).

Bien que cette comparaison ne soit pas à l'avantage de la France, nous n'avons pu nous dispenser de la faire ressortir ici.

(1) Inventaire du fonds de la chambre de commerce de Guienne, 1893.

Cependant la France comprit la nécessité d'augmenter les primes à la navigation de la grande pêche : elle fixa alors à 175 livres, au lieu de 100 livres, la prime accordée par chaque homme employé à la pêche de Terre-Neuve ; puis, par arrêt du 18 septembre 1785, il fut accordé aux négociants français qui transporteraient des morues sèches de pêche nationale dans les îles du Vent et sous le Vent, ainsi que dans les ports d'Europe, tels que ceux d'Italie, d'Espagne et de Portugal, des primes d'encouragement. Par un autre arrêt du 9 février 1786, il fut stipulé que les chargements de morue de pêche nationale, pour avoir droit à la prime fixée par l'arrêt du 18 septembre 1785, devraient être faits au moins par cinquante quintaux.

Un arrêt du 29 décembre 1787, portant encouragement pour le commerce des Français avec les Etats-Unis de l'Amérique, stipula plusieurs réductions de droits sur les marchandises de la pêche et de la production des habitants des Etats-Unis, apportées en France par cette nation. Elle avait droit à l'entrepôt en France et les marchandises entreposées ne devaient payer qu'un huitième pour cent. Il était accordé aux habitants des Etats-Unis tous les avantages dont jouissent ou pourront jouir les nations étrangères les plus favorisées dans les colonies de l'Amérique et de plus la France leur assurait les privilèges et avantages dont ses propres sujets jouissent et pourront jouir en Asie et dans les échelles qui y conduisent, pourvu toutefois que leurs bâtiments aient été armés et expédiés dans un des ports des Etats-Unis.

On voit que, tout en voulant faciliter les relations entre les deux nations, la France respecta les conditions imposées par son arrêt du 30 août 1784, relatif au commerce étranger dans les îles françaises de l'Amérique, en ne donnant pas aux Etats-Unis plus de facilités qu'il en était accordé par cet arrêt, et respectant toujours le principe si cher au commerce de la métropole.

Les négociants de France n'avaient fait aucun bénéfice dans leur commerce avec les colonies depuis la paix et, cependant, ils travaillaient autant que possible dans l'espoir de réparer les pertes subies pendant la guerre. Les colons, au contraire, s'étaient

presque tous enrichis. Dans tous les ports de France, des navires restaient inemployés : qu'un espoir raisonnable se fasse entrevoir et il n'était pas douteux que les armements se multipliassent. Il suffisait de comparer la prospérité des colonies avec la décadence du commerce de la métropole, pour se convaincre que les rapports qui devaient exister ne se trouvaient plus.

L'on vit l'Angleterre accorder, sur le sucre exporté à l'étranger, une prime d'au moins 30 % de la valeur commune du sucre raffiné, et entraîner l'épuisement des colonies françaises par la contrebande : les raffineurs français ne purent lutter, payant le charbon de terre deux fois plus cher que les Anglais.

Le ministre de la marine prescrivit aux administrateurs des colonies d'exempter des dispositions de l'arrêt du 30 août 1784 les navires espagnols qui avaient été toujours admis dans nos colonies, par une exception tacite aux lois prohibitives, parce que, sans porter préjudice à l'importation en France de nos denrées coloniales, dont l'introduction est prohibée chez eux, ils versaient dans nos colonies beaucoup de numéraire en échange de divers objets de nos manufactures. Une des causes principales qui empêchèrent les Espagnols de la Havane de se rendre à Saint-Domingue était la mention, dans les affiches, de l'arrivée de leurs navires. Le gouvernement Espagnol était alors instruit de la sortie de ses piastres et des navires qui les introduisaient dans notre colonie.

Il était permis de croire que, depuis la paix, tout allait rentrer dans l'ordre et que l'on n'aurait plus à revenir sur le commerce étranger aux colonies, lorsque le commerce français apprit par une correspondance d'un capitaine de navire en rade aux Cayes, que le gouverneur de Saint-Domingue lui avait fait part de son intention de demander que le Sud de cette île soit ouvert aux étrangers. Il était constant que les objets nécessaires aux colons étaient abondants et qu'il y avait en rade 700 nègres invendus, tous bien portants et qu'on en attendait d'autres.

En effet, le marquis Duchilleau, gouverneur de Saint-Domingue, rendit, le 9 mai 1789, une ordonnance ouvrant aux étrangers les ports de la bande du Sud.

Sur les réclamations du commerce de France, le roi désap-

prouva cette mesure. Le rappel de ce gouverneur fut demandé d'une manière générale et le ministre de la marine informa les chambres de commerce que le roi l'avait rappelé dès qu'il eut eu connaissance de son ordonnance.

Nous arrivons à une époque la plus critique pour le commerce français, les idées émises par les grands économistes avaient fait leur chemin, les colons ne voulaient plus être soumis à la France, et les nègres voulaient s'affranchir de leur esclavage; le comte de Mirabeau s'était fait le champion des noirs à l'assemblée nationale et, en France, l'on craignait que 80,000 citoyens des colonies ne fussent exposés aux fureurs de 600,000 noirs, assistés par les Anglais, heureux de nos défaites.

A Bordeaux, on reçut un avis de M. Gouy, président de la députation de Saint-Domingue près l'assemblée nationale, informant de la découverte d'un complot ayant pour but de livrer cette colonie aux Anglais.

Lorsque le comité du commerce de l'assemblée constituante s'occupa de la réforme du tarif applicable aux productions des îles et colonies françaises, il remarqua que ces productions servaient : non seulement à acquitter le prix de celles que la métropole fournissait aux colonies et à pourvoir aux nouveaux besoins qu'elles lui avaient fait contracter, mais encore à ramener au sein de la France le numéraire que lui coûtaient les matières premières qu'elle tirait de l'étranger. Il lui parut en conséquence essentiel d'empêcher que le commerce interlope enlevât ces productions aux spéculations et à l'industrie française.

Pour arriver à ce résultat, le comité proposa de supprimer les droits d'entrée en France sur presque tous les produits coloniaux. Ce projet n'eut pas le don de plaire aux représentants des colonies à la constituante et ils insistèrent pour qu'aucun des produits coloniaux ne fut l'objet, dans la métropole, d'une faveur particulière. Le comité ne voulut pas aller à l'encontre des vœux exprimés, et c'est ainsi que furent établis les tarifs des 29 mars et 10 juillet 1791.

La navigation entre la France et les colonies continua à être réservée au pavillon français, sous les conditions imposées par

l'arrêt du 31 octobre 1784 qui modifia les lettres patentes du mois d'avril 1717, permettant aux armateurs et négociants de faire les armements des navires destinés aux colonies dans tous les ports qui pourront recevoir, à moyenne marée, des navires de 50 tonneaux de jauge. Cet arrêt portait en outre la dispense de l'obligation imposée par les lettres patentes de 1717, de faire le retour des navires dans les ports où ils avaient été armés, mais il obligeait le retour de ces navires dans l'un des ports ouverts au commerce des colonies.

En 1793, la guerre que soutenait la république contre la coalition, provoqua un changement important dans la législation commerciale. Il était indispensable d'assurer le ravitaillement de nos colonies et il importait de resserrer les liens qui unissaient la France et les Etats-Unis d'Amérique.

Par décret de la convention du 19 février 1793, tous les ports des colonies françaises furent ouverts aux vaisseaux des Etats-Unis de l'Amérique, en leur assurant le même traitement qu'aux bâtiments nationaux.

A l'image de l'acte de navigation de Cromwell, l'article 3 de la loi du 21 septembre 1793 avait interdit l'importation en France de toute marchandise autrement que sous pavillon français ou sous pavillon de la puissance à laquelle appartenait le port d'expédition. La conséquence de cette mesure fut l'interdiction aux bâtiments étrangers d'effectuer des transports de marchandises entre les ports de la France continentale, de ses colonies ou autres possessions. Mais cet acte n'eut en France qu'une existence nominale. Les guerres de la révolution et de l'empire ne permirent pas d'appliquer aux pavillons tiers la prohibition établie à leur égard.

La loi du 28 avril 1816 et les lois postérieures à 1816 établirent une surtaxe dite *de pavillon* qui atteignait les marchandises importées sous pavillon étranger. Enfin, sauf stipulation contraire des traités, les bâtiments étrangers étaient soumis à des droits de tonnage supérieurs à ceux que supportaient les navires français.

Nous ne pouvons suivre cet historique sans sortir des limites de notre travail. Nous devons dire, cependant, que le régime

prohibitif aux colonies fut longtemps reconnu, sauf les exceptions faites par l'arrêt du 30 août 1784, et que ce ne fut que vers le milieu du XIXe siècle que tous les produits des colonies françaises purent être expédiés directement à l'étranger.

La surtaxe de pavillon fut abolie en 1866, effaçant ainsi toute différence de traitement entre les bâtiments français et étrangers, ces derniers étant admis à faire l'intercourse entre les colonies et la France.

CHAPITRE VI.

Droit de fret sur les navires étrangers abordant en France. — Cabotage. — Commerce et navigation avec le Nord.

Le seul avantage dont jouissait la navigation française sur la navigation étrangère consistait dans le droit de 50 sols par tonneau dû par tout navire de pavillon étranger entrant dans un port français.

Cromwell, ayant formé le projet d'élever le commerce de l'Angleterre sur les ruines de celui de toutes les autres nations, imagina l'acte de navigation du 9 octobre 1651, suivant lequel tout commerce était interdit en quelque sorte entre les vaisseaux étrangers et les ports de l'Angleterre, puisqu'il était défendu d'y apporter des marchandises ou denrées de productions autres que celles du pays d'où les vaisseaux seraient partis. Des droits exorbitants furent établis sur les marchandises premières et la navigation de port à port fut réservée au pavillon de la Grande-Bretagne.

Cet acte de navigation, exécuté par provision, n'eut force de loi qu'après que Charles II l'eut revêtu du sceau de son autorité et qu'il eut été approuvé par le parlement, le 23 septembre 1660.

La France aurait pu agir de même, mais ne voulant pas rompre ouvertement avec l'Angleterre, le roi se contenta, pour compenser en quelque sorte la navigation des étrangers sur la nôtre, d'établir un droit dit : *droit de fret*, fixé à 50 sols par tonneau, sur tout navire étranger entrant dans un port du royaume pour y trafiquer, plus des droits sur chaque espèce de marchandises et l'interdiction de l'entrée pour quelques-unes.

Etabli par déclaration du roi du 20 juin 1659, ce droit fut successivement confirmé par divers arrêts et ordonnances, et, notamment le 3 mai 1664, juillet 1681, 19 avril 1701, 15 juillet 1704.

Un adoucissement à ce droit fut accordé aux Hollandais et aux Danois, mais il fut maintenu dans toute son intégralité à l'égard des autres puissances ; il fut même déclaré que tout vaisseau, construit hors du royaume, appartenant à un Français, serait soumis au droit, à moins qu'il ne justifie de l'achat par contrat passé par devant notaire et que les deux tiers de l'équipage soient français.

L'exemption entière du droit de fret fut accordée aux Hollandais par les traités de Ryswick et d'Utrecht ; mais, en 1745, leur conduite envers la France fut telle que, par arrêt du 31 décembre de cette année, cette exemption leur fut retirée.

Par des traités de commerce et de navigation passés avec diverses puissances, ce droit fut également suspendu, de sorte que, créé en vue de protéger la navigation française et d'aider à son développement, il devint pour ainsi dire lettre morte.

De toutes les nations qui commerçaient avec la France, pendant la première moitié du XVIII[e] siècle, la Flandre impériale seule ne paraît pas avoir été exemptée de ce droit.

En principe, ce droit fut maintenu en France jusqu'à la déclaration du roi du 24 novembre 1750, qui le doubla et le porta à 100 sols ; ce qui ne suffit pas encore au but proposé, au moins en ce qui concernait la navigation de port à port ; et les Anglais qui, par l'ordonnance du 6 septembre 1701, ne pouvaient introduire des marchandises en France que par bâtiments français, furent relevés de cette interdiction et affranchis du droit de fret par l'article XI du traité d'Utrecht du 11 avril 1713, en même temps que les Français furent exempts du droit de 5 sols sterling

perçu en Angleterre : cette nation perdit cet avantage par les guerres qui survinrent depuis.

La déclaration du roi du 24 novembre 1750, portait, dans son préambule, que le droit de fret de 50 sols, qui fut jugé alors suffisant pour procurer aux bâtiments français une préférence légitime pour le commerce des ports du royaume, avait cessé de remplir cet objet, tant à cause des augmentations d'espèces survenues, que par plusieurs autres considérations.

Le 25 mars 1765, le commerce français obtint une déclaration du roi qui portait le droit de fret sur les navires étrangers naviguant des ports du ponant du royaume à ceux de la Méditerranée, à 10 livres par tonneau au lieu de 100 sols, droit fixé par la déclaration de Louis XV du 24 novembre 1750. Cette augmentation avait donné un grand avantage aux navires français faisant le cabotage, mais cette mesure était-elle bien profitable à la navigation du royaume ?

Le droit de fret ayant été établi pour procurer aux navigateurs français quelque avantage sur les étrangers, on se demandait pourquoi ce droit de 100 sols ne portait pas également sur la navigation d'un port de l'Océan à un autre ? On disait encore que les motifs qui avaient occasionné la permission accordée aux étrangers de naviguer dans nos ports, étaient la crainte que le nombre de nos navires ne fut pas suffisant au transport de nos productions ? Comme nous le verrons, les Hollandais faisaient tout le cabotage du Nord à la Rochelle ; dans le courant de l'année 1764, 205 navires y étaient venus chercher diverses marchandises. Ces navires armés à de bien meilleures conditions que les caboteurs français, nous interdisaient toute idée de concurrence.

Il n'est pas douteux que si la France avait eu une marine active et l'affranchissement des droits de sortie sur les denrées de son crû qui étaient transportées à l'étranger sur bâtiments français, cela aurait encouragé les négociants à faire des établissements dans toutes les villes du Nord ; mais ce qu'on redoutait alors, c'était l'appauvrissement du royaume par le départ des habitants, appelés à devenir les artisans de la richesse et de la force des

états où ils se seraient établis. On estimait qu'il était important de conserver en France le plus de sujets qu'il serait possible, car l'industrie de ceux que nous pouvions envoyer dans le Nord, pour augmenter notre commerce, nous étaient utiles en France pour nous fortifier contre l'ennemi en temps de guerre et faire valoir notre navigation en temps de paix.

Au XVIII[e] siècle, il y avait donc peu de caboteurs à la Rochelle et la principale raison était dans la concurrence étrangère ; il devenait donc important pour relever notre cabotage de frapper un droit élevé sur les navires étrangers ; cela ne suffisait pas encore, il fallait surmonter les entraves apportées par les gabelles et les aides. Les fermiers étaient seuls les acheteurs de sel pour l'approvisionnement du plus grand nombre des provinces du royaume, faisant la loi pour son transport, de telle façon que les caboteurs étrangers étaient le plus souvent employés. Les mêmes s'étaient arrogés l'approvisionnement, en eau-de-vie, du Hainault, de la Flandre française, etc., approvisionnement dont la régie des aides s'empara dans la suite.

Au premier abord, il peut paraître étonnant qu'avec l'étendue des côtes de l'Aunis et de ses îles, le cabotage soit demeuré dans un état de langueur ; mais il faut considérer les raisons données plus haut et ajouter la perception injuste du droit d'ancrage et l'assujettissement pour les patrons de prendre des congés à chaque voyage, quoi qu'ils ne sortent pas du ressort de l'amirauté ; congés qui coûtaient 7, 8 et 9 livres, suivant la capacité des navires, tandis que, dans les autres amirautés, ces congés leur servaient six mois. Exiger le renouvellement à chaque voyage de la Rochelle à l'île de Ré, à d'Aligre, était une véritable exaction dont on ne put obtenir le redressement.

Nantes fit valoir que « si le cabotage était réservé à la nation, nous aurions bientôt assez de navires, non seulement pour faire notre cabotage particulier, mais pour aller, à l'imitation des Anglais, porter nos productions chez nos voisins et en rapporter celles dont nous pouvions avoir besoin. Ainsi l'augmentation actuelle de nos navires exigeait que le cabotage nous soit réservé exclusivement... »

A cette époque, le grand cabotage comprenait les voyages en

Angleterre, Ecosse, Irlande, Hollande, Danemarck, Hambourg et autres îles et terres en deçà du Sund ; en Espagne, Portugal et autres îles et terres en deça du détroit de Gibraltar. Tous autres voyages moins éloignés étaient du petit cabotage (*Ordonnance du 18 octobre 1740*).

On se désolait généralement en France de ne pouvoir faire la navigation du Nord, l'on pensait voir dans ce commerce une nouvelle source de richesses ; mais, pour cela, il fallait, comme pour les Anglais et les Hollandais qui étaient en possession de cette navigation, des traités de commerce non seulement avec la Russie, mais encore avec la Suède, le Danemarck et les villes anséatiques, et que, si on en venait là, il serait essentiel d'armer nos navires avec moins de monde et de supprimer l'ordonnance qui, en vue de former des matelots pour le service de l'état, obligeait les maîtres des navires français à prendre un novice et un mousse sur sept hommes d'équipage.

Nous extrayons ce qui suit des observations présentées le 26 juillet 1769, par la chambre de Bordeaux sur le commerce du Nord :

... Le ministère s'est occupé différentes fois des moyens d'établir une navigation directe dans le Nord, comme on peut le voir par la déclaration de 1669, portant établissement d'une compagnie du Nord, pendant le temps de vingt années; mais, soit que les circonstances n'aient pas permis de suivre cet objet, soit que l'on n'ait pas fait d'assez puissants efforts, la navigation pour la mer Baltique est restée dans un état de médiocrité qui étonne, en même temps qu'il fait voir, par l'expérience d'un siècle entier, que la navigation pour le commerce du Nord éprouve des obstacles sensibles qu'elle ne peut surmonter d'elle-même, et que l'on ne peut espérer de les vaincre que par des encouragements suivis de la part du gouvernement, des sacrifices éclairés mais suffisants en faveur du commerce.

Examinons l'état actuel de la navigation française pour la Baltique, d'après les listes des navires qui ont passé le Sund en 1767 et 1768.

1767.		1768, au 15 novembre.	
2,273	hollandais.	2,328	hollandais.
1,431	anglais.	1,634	anglais.
2,779	suédois, danois et autres.	2,523	diverses nations du Nord
10	français.	6	français.
2	espagnols.	2	espagnols.
6,495		6,493	

On observe que l'aller et le retour de chaque navire est compris dans ce dénombrement.

On voit par le tableau ci-dessus que la France est encore au berceau pour la navigation de la Baltique. On a lieu d'en être bien surpris en voyant, par les mêmes listes, que 299 navires, en 1767, avaient pris leur chargement dans les ports de France pour la Baltique et que 203 ont passé le Sund, chargés directement pour les ports de France; pareillement, en 1768, 342 navires sortis des ports de France pour la Baltique et 292 venant de la Baltique en France. Ces tableaux présentent pour les deux années un commerce direct de 1,136 chargements entre la France et la Baltique, du nombre desquels il y a eu 16 chargements français.

On doit ajouter aux chargements ci-dessus pour le commerce direct du Nord toutes les marchandises du Nord qu'apportent chaque année en France les bâtiments étrangers venant d'Arkhangel, de la côte de Norwège, des ports de Hambourg et de la Hollande, et qui chargent en retour des denrées de France, dont partie est ensuite exportée par leurs vaisseaux dans les ports de la Baltique, comme les sucres, cafés, etc.

L'abandon presque total d'une branche de navigation si considérable est bien digne de fixer l'attention du ministère, de l'engager à peser les avantages qui peuvent résulter pour la nation d'un commerce direct dans le Nord, à examiner les obstacles qui ont empêché jusqu'à présent les négociants de s'y livrer et les déterminer à procurer au commerce les moyens de les surmonter.

Le tableau présenté du passage des navires par le Sund nous fait connaître que la France n'y a presque point de part, quoique cette navigation occupe chaque année plusieurs milliers de bâtiments. Or, il est sensible que la France, par sa situation, par sa position actuelle, par l'étendue dont sa navigation est susceptible, par les productions de son sol et de ses manufactures, est dans le cas de s'approprier une bonne partie de la navigation du Nord. Des bâtiments hollandais qui naviguent dans la Baltique, les deux tiers vont sur leur lest; partie de l'autre tiers charge dans les ports de France. Les Anglais y portent beaucoup de bière, de charbon de terre, de plomb, d'étain et toute espèce de marchandises. La France a l'avantage de fournir aux peuples du Nord les denrées de la plus grande consommation, comme sel, vin, eau-de-vie, huile, savon, fruits secs, sucre, café, indigo et autres marchandises de tout genre : la France a donc beaucoup de moyens de faire le commerce. Nous avons également besoin de nous approvisionner des denrées du Nord, comme fer, acier, cuivre, mâture, bois, planches, douves, chanvre, fils, toiles à voiles, suif, goudron, huile et colle de poisson, cires, pelleteries, graines et huile de lin, etc. Ces besoins mutuels semblent créés par la nature pour établir un commerce réciproque d'échange entre les peuples du Nord et le Français...

Dans l'établissement d'un commerce direct dans le Nord, celui de la Russie doit être le but principal : c'est le royaume le plus susceptible d'aug-

mentation, tant pour les importations que pour les exportations. Le commerce de cet empire s'accroît chaque jour, à mesure que cette nation acquiert des connaissances et se civilise. Les nouvelles colonies que l'impératrice régnante a établies en différents endroits tendent à réunir les productions des provinces et des contrées voisines de Saint-Pétersbourg. Cette ville doit être également le principal établissement du commerce des étrangers. Jusqu'à présent la nation française n'a point ou peu profité des avantages de ce commerce, parce qu'elle n'y a pas eu de maisons en état d'entreprendre de grandes opérations. La plupart des Français qui y sont passés ont plutôt cherché à vendre leur industrie à la nation russe qu'à s'employer à étendre le commerce de la France. Les Français qui vivent en Russie sont, par ce motif, plutôt regardés comme brocanteurs que comme négociants.

Pour accréditer la nation et y étendre notre commerce, il serait nécessaire qu'il s'y établit plusieurs maisons françaises, ainsi que dans les autres ports de la Baltique...

M. le duc de Praslin, reconnaissant l'utilité, pour la navigation de la France, du commerce avec la Russie, avait porté à la connaissance des chambres de commerce, par sa lettre du 20 juillet 1767 : « que les négociants à portée ou dans le dessein de faire le commerce du Nord, ayant témoigné quelque inquiétude sur les sûretés et les faveurs qu'ils doivent espérer dans les ports de Russie, le Roi, dans l'intention d'encourager et de protéger les entreprises de ses sujets, a bien voulu charger son Ministre d'y agir, et la cour de Pétersbourg n'a point hésité de s'y prêter dans les mêmes vues en faisant donner au s[r] Rossignol, consul de France, actuellement chargé des affaires de Sa Majesté, une explication précise et favorable sur ce point... On ne peut rien exiger de plus jusqu'à ce que les deux couronnes aient un traité formel de commerce... »

Le document qui avait servi de thème à M. le duc de Praslin était une lettre de M. le prince Galitzin, vice-chancelier de Russie, écrite de Moscou, le 20 mai, à M. Rossignol, portant : « ... C'est un principe constant de cet empire, non seulement de permettre à toutes les nations étrangères d'y venir trafiquer et s'établir, mais aussi de leur accorder toutes les libertés et facilités qui peuvent leur convenir. Vous ne pouvez donc pas douter que la nation française ne soit traitée, relativement au commerce, de la même façon que les nations les plus privilégiées qui ne jouissent pas de droits particuliers en vertu de traités... »

En France, on fondait les plus grandes espérances sur les relations commerciales avec la Russie.

Un arrêt du 14 janvier 1779 ayant imposé un droit de fret de 15 % sur tous les bâtiments hollandais, à l'exception de ceux d'Amsterdam et de Harlem, le commerce rochelais réclama contre l'application de cette mesure, pouvant nuire au débouché des sels de cette contrée, dont la récolte de 1778 avait été abondante, demandant l'exemption de ce droit pour tous les navires qui en chargeraient.

M. Necker répondit à cette demande, le 14 juin 1779 : « ... que les vues politiques qui ont dicté ce règlement et qui en ont ordonné l'exécution dans tout le royaume, exigent qu'il n'y soit fait aucune exception... »

Il était évident qu'en faisant une faveur pour les sels de l'Aunis, cet exemple ferait un titre à d'autres provinces pour solliciter la même grâce pour des marchandises qu'elles exportent, et qu'insensiblement les dispositions de l'arrêt seraient éludées.

Cependant, par arrêt du 3 juillet 1779, le roi avait bien voulu, provisoirement et jusqu'à nouvel ordre, suspendre la perception de 15 % sur tous les bâtiments hollandais ; mais par dépêche du 20 août 1779, M. Necker fit savoir que cette grâce était restreinte aux seules villes d'Amsterdam, de Harlem, de Dort, de Rotterdam et de Scheidam. Puis, le 5 novembre de la même année, il fit savoir que le roi avait décidé que le droit de 15 % ne serait pas perçu sur les marchandises transportées d'un port du royaume en un autre par bâtiment hollandais non privilégié ; et que sa majesté, par suite des mêmes vues de bienfaisance pour le commerce, avait décidé que ce même droit ne serait pas perçu sur les marchandises étrangères chargées en tout autre pays étranger que la Hollande et apportées en France pour compte de négociants étrangers autres que les Hollandais non privilégiés.

Cette faveur subit encore et peu après une nouvelle modification, M. Necker, le 30 novembre 1779, ayant fait savoir que de nouvelles raisons politiques venaient de déterminer sa majesté à rapporter son arrêt du 3 juillet dernier et à ne laisser jouir de l'exemption dont il s'agit que la ville d'Amsterdam seule. Puis,

le 12 décembre 1779, il écrivit : « ... je viens de recevoir une lettre de M. le comte de Vergennes (*ministre des affaires étrangères*) qui me marque qu'il doit être accordé ou refusé aux négociants hollandais, suivant que M. le duc de Vauguyon (*ministre de France en Hollande*) le jugera convenable et sans distinction des lieux de leur résidence, des certificats propres à exempter, des droits de fret et de 15 °/₀, les navires qu'ils chargeront pour la France... »

Des incertitudes s'étant élevées sur le cas de la perception du droit de 15 °/₀, M. Necker, écrivit le 11 janvier 1780 : « ... Je crois devoir vous rappeler le résultat des dispositions dont je vous ai donné connaissance par mes différentes lettres : 1° toutes marchandises dans le cas de cabotage ou qui ont été chargées en pays étrangers autres que la Hollande ne sont pas sujettes au droit dont il s'agit ; 2° toutes marchandises importées de Hollande par les navires hollandais, sans distinction du port de leur origine et de leur départ, y sont assujetties, à moins que les capitaines ne soient porteurs du certificat du commissaire ou de l'agent de la marine de France... »

Cette même année 1780, la chambre de commerce de la Rochelle adressa à M. Necker, contrôleur général des finances, un mémoire sur le droit de fret appliqué au retour des futailles vides. Elle disait :

« Nous eûmes recours l'année dernière à votre bienveillance pour obtenir l'affranchissement du droit de fret sur les futailles que les navires hollandais rapportaient vides d'eau-de-vie des provinces où se consomme cette liqueur.

» Votre dépêche du 2 août nous informa qu'il ne fallait pas compter sur cette faveur. La crainte de nous rendre importun, le respect dû à vos décisions, nous ont fait cesser nos suppliques....

» Dans un temps où la matière des impôts et leurs effets ont été débattus si fortement, il serait inutile de prouver et il suffit de dire que le droit de fret, soi-disant imposé sur l'étranger, est supporté par le national seul. Ce principe incontestable l'est encore davantage, si l'on fait attention que le navigateur hollandais dans cette guerre est le seul que les circonstances permettent

d'employer au cabotage de France en France. Cette exclusion forcée des autres pavillons le met encore plus à même de se faire rembourser des taxes qu'on lui impose.

» Il est des droits que l'agriculteur et le négociant peuvent répéter sur le consommateur. Le droit de fret sur les futailles doit être excepté de ce nombre. Les futailles ne sont point un simple accessoire : c'est une dépense première, un fonds considérable qui doit toujours rester ou être remplacé sur le champ. Plus le vin est abondant plus cette dépense est onéreuse, parce qu'alors le vin est à plus bas prix et que les frets sont plus chers. Si le cultivateur débite son vin dans les cantons voisins, les futailles ne sont pas comprises dans les marchés et on les lui rend. S'il le convertit en eau-de-vie, les futailles qui la renferment ne sont jamais comptées dans le prix de la vente : néanmoins, il s'en dépossède et il faut que ce cultivateur les remplace au plus vite. Le renvoi des futailles vides par le consommateur de la Normandie et de la Picardie tend donc directement à son utilité et à son soulagement : gêner ce renvoi par un droit exorbitant et pour ainsi dire prohibitif, c'est ravir aux propriétaires des vignobles la plus importante de leurs ressources.

» Les futailles exportées pleines d'eau-de-vie restant employées longtemps dans le pays de consommation, n'en reviennent que par petites parties. Un bâtiment qui en a chargé 130 tonneaux n'en rapporte souvent que 30 à 40 ; mais, comme ce bâtiment, s'il est étranger, est assujetti au droit de fret sur toute sa capacité à morte charge, la somme de ce droit, sur 130 tonneaux à raison de 7 livres par tonneau, revient à 910 livres qui, réparties sur 40 tonneaux seulement, enchérit chaque tonneau de 22 livres 15 sols : de là vient qu'une futaille qui, durant la paix, se vendait 8 à 9 livres, a valu, depuis la guerre, jusqu'à 15 et 18 livres.

» Les capitaines français, qui dans la paix font le cabotage des eaux-de-vie, en considération des profits dans leurs allées, n'exigent aucun fret ou se contentent d'un très modique sur les futailles vides qu'ils apportent en retour ; les capitaines hollandais auraient la même considération, mais ils sont détournés par le peu de ménagements dont ils sont les témoins, pour un objet qui en mériterait un si particulier ; ainsi, en se remboursant

d'abord du droit qu'on leur impose, ils y ajoutent tout ce que le défaut de concurrence leur permet de tirer du besoin que l'on a d'eux...

» Depuis le mois de novembre jusqu'à ce jour (8 avril 1780), il est sorti du port de la Rochelle, par mer seulement, 7,217 pièces et 132 demi pièces d'eau-de-vie ; quel surcroît de vide pour les celliers de l'Aunis, sans compter ce qui est sorti des îles de Ré et d'Oleron et ce qui s'exportera jusqu'à la fin de l'année ! Si le rapport d'un fonds d'une aussi grande conséquence n'est pas favorisé, à quoi aura-t-on recours...

» Vous avez bien voulu, Mgr, par votre décision du 28 juin dernier, exempter du droit de fret les grains portés par les neutres d'un port à un autre du royaume, c'est une faveur accordée aux cultivateurs des champs ; elle nous encourage à réclamer sans cesse une pareille bonté pour les cultivateurs de la vigne...

» La guerre présente, vous le savez, Mgr, est un fléau déjà trop particulièrement senti par les habitants des rivages de la mer. Nous persévérons donc à nous flatter que vous considérerez que c'est une attention, que c'est une justice dues aux habitants de l'Aunis, adonnés pour la plupart à la culture de la vigne, que de les soulager du moins par l'affranchissement du droit de fret, dont cette guerre seule est l'occasion. Cette grâce n'est pas sans exemple, elle a été accordée à des particuliers en différentes circonstances... »

En 1760, année de guerre, dans laquelle la neutralité des Hollandais favorisait leurs entrepôts, l'exportation de l'eau-de-vie pour les ports de cette république fut, dans la direction des fermes de la Rochelle, de 15,140 barriques ; en 1779, les circonstances étant semblables, cette exportation ne fut que de 10,500 barriques. Le prix était à peu près le même à ces deux époques.

En 1765, année de paix, il fut expédié pour la Hollande 8,070 barriques d'eau de-vie, alors que cette exportation fut réduite à 216 barriques et complètement nulle en 1775.

M. Necker, par dépêche du 14 août 1780, voulut bien, par grâce et pour un an, accorder une modération de moitié du droit de

fret sur le retour des futailles vides ; ce droit était perçu sur la morte charge du navire.

Cette largesse devant expirer le 14 août 1781, la chambre de commerce de la Rochelle s'occupa de la faire renouveler. Le 7 août 1781, elle reçut de M. de Vilevault, intendant du commerce maritime, avis que le ministre venait de rendre la décision suivante : « Proroger pour un an le bénéfice des décisions du 14 août et 11 septembre 1780 et même y faire participer les futailles apportées de la Flandre; le tout sous les mêmes conditions qui ont été prescrites par ces décisions. »

La paix ayant permis au gouvernement de s'occuper des différentes branches du commerce dont il désirait encourager l'exploitation, jeta tout d'abord les yeux sur le commerce du Nord. On ne pouvait douter que la France dont les côtes sont baignées par deux mers ne put devenir la nation la plus commerçante de l'Europe et la première puissance maritime, alors qu'elle était encore à prendre rang d'égalité avec les autres nations.

M. Marchais, intendant de la marine à Rochefort, fut chargé de mettre sous les yeux de la chambre de commerce de la Rochelle les encouragements offerts par le roi.

Le gouvernement était frappé de voir la navigation de la France si peu importante dans le Nord ; sur 6,500 vaisseaux qui entraient dans la Baltique, on comptait 2,500 hollandais et à peine 6 français.

La chambre de la Rochelle se mit à rechercher les causes de cette infériorité, en fit un mémoire approuvé le 12 mai 1783, et chargea MM. Garesché et de Baussay de le porter à M. Marchais. Ce mémoire portait ce qui suit :

Avantages de la France pour faire le commerce du Nord.

« A ne consulter seulement que l'inspection des cartes, on voit que la position de la France la rend propre à devenir l'entrepôt général du monde commerçant. Ce vaste domaine tient sur l'Océan le point central de l'Europe et ses ports semblent appeler

chez eux à des distances à peu près égales et les goudrons de la Baltique et les vins des Canaries.

» A cette considération prise de la position locale de la France se joignent le caractère de ses habitants, leur industrie infatigable sans doute puisqu'elle s'évertue utilement encore sous les entraves qui en gênent les mouvements, des manufactures nombreuses, un sol productif en sel, vin, eau-de-vie, huile, savon, fruit et toutes les denrées de leurs riches colonies.

» Le commerce n'étant qu'un échange des productions respectives des nations, quels moyens n'a pas la France pour se procurer de ces peuples du Nord le cuivre, le fer, l'acier, le chanvre, la mâture, le plomb et les autres objets qui s'importent de la Baltique.

» Avouons au ministère qui daigne consulter le commerce qu'un Etat ne fleurit que proportionnellement à l'augmentation de sa navigation ; que le commerce le plus profitable est celui qui occupe le plus de bras et le plus utile, celui qui a pour objet l'extraction des matériaux propres à la construction et à l'armement des navires. Abandonner à l'étranger le transport de nos productions et celles du Nord, c'est perdre le bénéfice du fret, celui de la vente de nos marchandises et payer des facteurs qui fixent eux-mêmes le prix de leur médiation. Les peuples du Nord pourront-ils bien encore acheter les denrées de notre culture ou celles de nos colonies ? Non. Les Hollandais, les Anglais éviteront bien de les leur porter en concurrence avec les leurs.

» La marine royale se recrute de la marine marchande, qui, sans oser s'élever jusqu'à elle, peut cependant lui offrir des matériaux, des approvisionnements et des matelots que la paix aura formés et endurcis pour les fatigues de la guerre.

» Parmi les avantages qui découleront d'un commerce direct avec les peuples du Nord, considérons comme important celui de l'extraction des grains. Le blé, cette nourriture universelle, croît abondamment en Allemagne et se charge dans les différents ports de la Baltique. Les Hollandais en enlèvent chaque année des cargaisons immenses pour la consommation de l'Espagne, du Portugal, de l'Italie et de la France même, lorsque notre agri-

culture était moins vivifiée. Pourquoi la France ne serait-elle pas l'entrepôt de ces grains? Ses ports ne peuvent-ils pas disputer à Amsterdam d'être plus à portée des besoins du midi de l'Europe et de jouir du bénéfice des premières ventes? Ne craignons point que les grains étrangers nuisent à notre agriculture en s'entreposant dans nos ports, la France, par son édit d'exportation, s'est déclarée un état commerçant en blé, elle a annoncé à l'Europe, au monde entier, qu'elle avait des grains à vendre et à exporter. Il faut qu'elle se procure avec la vente des siens la revente des blés de la Baltique.

» Il n'est point de ports dans le Nord où l'on ne trouve des objets d'exportation. Pourquoi, se demande-t-on sans cesse, la Hollande réduite à sa pêche et à son cabotage, vend-elle à l'Europe tous les approvisionnements de la marine? Pourquoi une multitude de moulins foulent-ils chez elle des peaux, fabriquent-ils du papier, pressent-ils des huiles, scient-ils des planches; Hambourg, les Electorats du Rhin, la Prusse, Dantzig, Riga, Stockolm, Saint-Pétersbourg refusent-ils de nous vendre des grains, des bois et des peaux? Ne pouvons-nous pas, comme les Hollandais, établir chez nous des manufactures des matières premières prises dans le Nord et fournir à notre marine ce que l'étranger nous vend de la seconde main?

Obstacle en France au commerce du Nord.

» Notre marine marchande navigue à trop grand frais. Elle est assujettie à prendre un novice sur cinq hommes et un mousse sur dix, et tel est l'effet de cette loi, que, dans un équipage français de quinze hommes, il se trouve quatre hommes inutiles, nourris et payés aux frais de l'armement. Le navigateur hollandais n'a pas cette surcharge si onéreuse pour le français: aussi s'en prévaut-il en établissant le fret de son navire à meilleur compte que lui. Toutes les fois donc qu'il se trouvera dans un même port deux navires en concurrence de chargement, la préférence sera toujours pour celui qui fera aux fréteurs la meilleure condition.

» Les Hollandais ont des vaisseaux d'une construction particulière dont les manœuvres plus simples que les nôtres exigent un équipage moins nombreux.

» Ils jouissent de l'avantage d'être venus les premiers, de se trouver aujourd'hui les voituriers de l'Europe et particulièrement de la Baltique ; d'avoir des maisons de commerce établies dans tous les ports du Nord et d'être pilotes pratiques de toutes les mers. Ils ont l'habitude de vivre à bord de leurs bâtiments, sans logement au dehors, sans hôtellerie, transportant avec eux leurs femmes et leurs enfants. Les capitaines, communément co-propriétaires de leurs bâtiments, les regardent comme leurs domiciles et leurs maisons.

» Les assurances sur les navires de cette nation doivent nécessairement se couvrir à un cours moins haut que sur le pavillon français. On en verra la raison dans la connaissance qu'ont sur nous les Hollandais de ces mers glaciales, du temps de les fréquenter, des moyens d'en sortir, et, s'il arrive que des événements imprévus les forcent à y passer l'hiver, on sent quels avantages ont des marins domiciliés paisiblement dans leurs vaisseaux, sur des peuples qui n'ont pas encore appris à vaincre l'aspérité du climat et qui ignorent l'économie essentielle au succès du cabotage.

» Une nation comme la France, accoutumée à un commerce qui présente de gros bénéfices, se résout difficilement à passer à un commerce qui en promet moins. Ainsi l'exploitation des mines a plus engourdi la nation espagnole qu'aucune autre cause dépendant de son gouvernement, et s'il y a eu chez elle des commerçants qui aient senti les avantages attachés à la culture des colonies, ils n'ont point trouvé d'intéressés qui voulussent cultiver avec eux une terre qui ne produisait pas de l'or.

» Ainsi en France, le commerce de Chine et de l'Inde, le commerce de la traite d'Afrique et quelquefois le commerce de nos colonies à sucre ont pu décider les capitalistes à partager les expéditions des places maritimes. On a appris que le commerce au-delà du cap de Bonne-Espérance ne donnait aux Français qu'un bénéfice de 12 %. On a estimé à 18 % celui de la traite des noirs. On réduit à 10 % celui que nous faisons avec nos colonies de l'Amérique et on ne calcule qu'à 6 1/2 % le bénéfice qu'offre le commerce du Nord.

» Le commerce en France exige de gros fonds. Il faut donc

pour se les procurer appeler à soi des hommes qui associent leur argent à l'industrie de l'armateur. Mais comment séduire par l'apparence d'un bénéfice encourageant un capitaliste qui trouvant, sous sa main et sans éloignement de ses fonds, des placements avantageux, n'aura pour perspective que le bénéfice que promet le commerce du Nord ? Il calculera que ce commerce sans événement, comme en offre surtout celui de la traite à la côte d'Afrique, ne peut jamais représenter que l'intérêt de son capital, et l'homme, qui aimera à placer dans une loterie d'où il peut sortir des numéros heureux, sera peu porté à partager le commerce du Nord.

» L'argent est le ressort principal du commerce : celui du Nord en exige comme les autres, il a besoin de capitalistes. Les marchands de Riga, de Saint-Pétersbourg, de Dantzig, etc., etc., déposent entre les mains d'un riche Hollandais des cargaisons de chanvre et de mâture et le commissionnaire, en les recevant dans ses magasins, avance au propriétaire les trois quarts de leur valeur dont il se sert pour préparer des envois successifs. Ces avances ne coûtent aux marchands du Nord que 3 1/4 à 4 %. Quel est le négociant français qui peut disputer à ce prix la préférence des dépôts ?

» La France n'a pas même encore de change établi avec les principales villes de la Baltique. Si elle y fait des achats, elle est obligée à des remboursements sur Londres, Hambourg et Amsterdam, et le change toujours à son désavantage est même surchargé de la commission des banquiers étrangers.

» Joignons à tous ces obstacles et inconvénients, attachés jusqu'ici en France au commerce du Nord, la défiance que doit inspirer l'inexpérience et le peu de connaissance qu'on en a ; persuadons le gouvernement que la pratique ne s'acquiert qu'au dépens des années et de la fortune, et qu'il s'agit ici de jeter les fondements d'un commerce profitable pour la génération qui nous succédera.

Moyens d'encourager le commerce du Nord.

» Ne serait-ce point ici, pour la France, le moment d'imiter l'Angleterre en promulguant un acte de navigation pareil à celui

de Cromwell. On connaît l'effet de cet acte : c'est de prohiber en Angleterre toute marchandise, toute denrée qui n'est pas du cru du pays de la nation qui la transporte : cette loi qui porte en entier sur la navigation hollandaise l'aurait entièrement détruite, si les autres nations de l'Europe ne l'avaient toujours occupé à faire leurs propres transports. C'est à la faveur de cet acte de navigation que la marine anglaise s'est élevée au point de puissance qu'elle a toujours conservé depuis.

» Lorsque Colbert, en 1669, daigna consulter le commerce sur ses intérêts, comme le fait aujourd'hui le ministre de S. M., il fit rendre une déclaration en faveur d'une compagnie qui devait exploiter exclusivement le commerce du Nord. On y trouve l'empreinte de son génie. C'est d'après son plan que le commerce va mettre au jour ses réflexions et faire connaître les moyens les plus heureux pour ouvrir en France un commerce avec le Nord ; mais, au lieu d'une compagnie, on invitera tous les sujets du Roi à partager les grâces du souverain et l'émulation de tous sera un hommage plus digne de lui.

» Il est nécessaire que le commerce ait la liberté de composer l'équipage de ses bâtiments dans la forme et le nombre qu'il croira convenable. Si à cet égard on le restreint aux anciennes ordonnances, c'est lui interdire la navigation du Nord.

» On désirerait que, pendant un temps dont S. M. fixerait le terme, les mois de navigation au delà du passage du Sund tinssent lieu des mois de campagne que chaque marin doit à la marine du Roi. Ce serait un attrait pour la jeunesse à s'occuper de cette navigation.

» On réclamerait l'exemption de tous droits d'entrée et de sortie sur les munitions, vivres et approvisionnements destinés au commerce du Nord. L'adjudicataire des fermes n'aurait aucun droit à la justice du gouvernement pour s'indemniser de cette franchise, puisque, dans ce moment, ce droit est nul pour lui.

» On supplierait S. M. d'accorder la suppression de tous droits de sortie sur les vins de l'Aunis qui seraient transportés dans le Nord sur bâtiments français.

» On désirerait un entrepôt franc et libre pour toutes les marchandises apportées du Nord par bâtiments nationaux, ainsi que

la faculté de les décharger dans les rades pour donner à ces marchandises, extraites du Nord, des moyens de consommation et de circulation indéterminés.

» On voudrait que S. M. ordonnât qu'il ne fut rien reçu dans ses ports et arsenaux d'autres approvisionnements du Nord, que ceux qui seraient apportés sous la bannière française.

» On la supplierait de réclamer dans les cours du Nord les privilèges dont jouissent les nations les plus favorisées. Il est de l'intérêt de ces cours d'exciter chez elles la concurrence des nations maritimes : déjà même l'impératrice de Russie a donné des déclarations préliminaires qui semblent inviter la navigation française à en solliciter de plus favorables.

» Ce n'est pas encore assez de ces exemptions et avantages ; l'établissement d'un commerce naissant a besoin degratifications. Il faut en déterminer l'objet.

» Cette nouvelle navigation demandera les premières années des pilotes étrangers. Il sera essentiel de les appeler en France et de les y fixer par des encouragements que la sagesse de S. M. saura bien déterminer.

» Elle sera susceptible de navires convenables. S. M. peut venir à son secours en aidant les expéditions et armements de tous les objets de gréement et de mâture que la paix rend oisifs, périssables et sans utilité dans ses ports.

» Une gratification quelconque est nécessaire et indispensable. Les premières années de cette navigation, pour assurer les vues du gouvernement, et, sans vouloir la fixer, on la verrait de 20 livres par tonneau de continence pour chaque voyage, qui serait acquise au navire du jour de son départ.

» Le gouvernement est trop éclairé pour s'effrayer de la somme de cette gratification. Désirons, au contraire, qu'elle devienne un objet d'une grande attention. La navigation française une fois connue et établie dans le Nord, il sera facile d'imposer un droit de tonneau sur les bâtiments étrangers, non pas sans doute sur les navires du Nord qui, faisant avec la France une navigation directe, nous apportent leurs denrées en échange des nôtres, comme nous allons dans leurs ports avec les mêmes motifs d'échange, mais sur les bâtiments de toute nation tierce

et parasite, qui, comme les Hollandais, naviguent en colportant les denrées des peuples commerçants.

» Telles sont les réflexions qu'adresse le commerce de la Rochelle au ministre du Roi par la voie de M. de Marchais, intendant de la marine à Rochefort. Si M. le marquis de Castries parvient, à l'appui de ces moyens ou de tous autres que lui suggérera son génie, à établir en France une navigation directe avec le Nord, il aura honoré son ministère par une opération aussi importante qu'utile, et qu'il ne craigne pas de faire des sacrifices perdus, s'il les détermine suffisants.

» Enfin le commerce se permettra d'ajouter, en finissant ce mémoire, que la Rochelle, qui s'est toujours distinguée dans les établissements des colonies qui font aujourd'hui la gloire et les richesses de l'Etat, connaît mieux qu'une autre place quels sont les obstacles et, si on l'ose dire, les dégoûts d'un commerce naissant ; mais elle sait aussi que la constance et l'amour de son pays savent les vaincre, toutes les fois que le gouvernement seconde les efforts du négociant, et, dans cette circonstance nouvelle, la Rochelle déploiera le même zèle en se confiant sur la même protection. »

M. Marchais témoigna ses remerciements à la chambre de commerce de la Rochelle, pour les détails dans lesquels elle était entrée au sujet du commerce entre cette ville et le Nord, et sur tout ce qu'il pourrait produire d'avantageux, l'assurant qù'il sera très empressé d'en rendre compte au roi.

Puis, le 20 juin 1783, il informa la chambre que M. de Montbrec, consul général de France dans les villes anséatiques, venait de lui faire part du résultat de ses démarches pendant son séjour à la Rochelle, et de l'assurer des bonnes dispositions qui lui ont été montrées pour arriver à l'exécution du commerce maritime avec le Nord.

Le registre des délibérations de 1776 à 1785 manquant dans les archives de la chambre de commerce, nous ne pouvons dire ce qui se passa au sujet de l'entretien avec M. de Montbrec. Mais, celui-ci, à son passage à Nantes, s'était mis en rapport avec un jeune homme qui devait se charger des intérêts rochelais à Hambourg. D'après un entretien qu'il eut avec M. Delaville,

négociant à Nantes, ce dernier avait jeté les yeux sur un négociant bien né, ayant reçu une éducation distinguée, ayant des talents, de l'expérience et tout ce qui peut inspirer la confiance. Cet homme, natif de Nantes, était établi à Gand depuis quelques années. Désireux de quitter Gand, où les affaires étaient très bornées, pour passer à Hambourg, M. Delaville, lui voulant beaucoup de bien, était disposé à lui donner des fonds.

M. Marchais, voyant la chambre de la Rochelle bien disposée, s'empressa de lui communiquer ces indications, persuadé que M. de Castries verrait avec satisfaction la réalisation d'un semblable projet.

Le 26 juillet 1783, M. Marchais fit communiquer à la chambre deux lettres, au sujet de l'établissement du commerce maritime français à Hambourg, lettres que nous croyons devoir reproduire.

Lettre du 17 juillet 1783, de M. de Castries à M. Delaville, négociant à Nantes :

... Je vous sais un gré infini de l'activité et du zèle avec lequel vous vous occupez du projet d'établissement de maisons françaises à Hambourg et dans la mer Baltique. Lorsque j'aurai reçu les dernières réponses des chambres de commerce à qui j'ai confié ce plan, je rassemblerai toutes leurs idées et j'en rendrai compte au Roi pour proposer à Sa Majesté les encouragements et les faveurs dont cette entreprise sera susceptible. Votre maison aura les premiers droits à celles que le Roi destine aux particuliers, et je ne laisserai pas ignorer à Sa Majesté le mérite, jusqu'à présent unique, de vos efforts personnels et des mesures efficaces que vous m'exposez avec autant de patriotisme que d'intelligence. Votre exemple ne peut qu'exciter et développer la bonne volonté dont plusieurs négociants ont donné des témoignages réels dans quelques places, et c'est un service que je m'empresserai de faire valoir dans le temps auprès de Sa Majesté...

Lettre du 23 juillet 1783, de M. Delaville, à M. Marchais :

... J'ai reçu hier une réponse de M. de Castries : je prends la liberté de vous en adresser une copie, afin qu'elle puisse vous servir à encourager les négociants de la Rochelle à m'aider à concourir aux vues du Ministre. Je n'ambitionne leur concours que pour assurer par ce moyen leur préférence à la maison que nous établirons ensemble, et je pense que le plus convenable serait, en fondant un établissement avec 500,000 livres de fonds, de faire souscrire par action de 10,000 livres chaque. Je ferai, avec les gérants et avec mes amis, plus de 300,000 livres, et pourvu que la place de la Rochelle y entre seulement pour 5 à 8 actions de 10,000 livres, il sera très facile de fonder une maison nationale qui aura la perspective la plus flatteuse. Je

vous prie, Monsieur, de vouloir bien me faire part de la détermination des négociants de la Rochelle...

Que devint cette affaire ? Les actions furent-elles souscrites ? Ce que nous saurions, si le registre des délibérations de l'époque eut été conservé. Mais nous devons déclarer que, malgré toutes nos recherches, nous n'avons rien trouvé qui put nous faire supposer que le projet de M. Delaville reçut son exécution.

Un traité de commerce avait été passé avec la ville de Hambourg le 1er avril 1769. Il fut renouvelé le 17 mars 1789 en tous ses points, et cette dernière convention portait que le pavillon hambourgeois jouira de tous les privilèges accordés aux nations les plus favorisées du Nord.

En 1785, la chambre de commerce de Bordeaux consultée sur la navigation entre la France et la Hollande, fit connaître les obstacles qui, d'après elle, s'opposaient à la réussite d'un projet sur lequel le gouvernement revenait encore.

Elle disait dans son mémoire daté du 26 novembre 1785 :

La navigation de ce port avec celui d'Amsterdam exigerait des navires de construction appropriée aux bas fonds qui bordent les côtes de la Hollande, ou qui sont parsemés dans les bras de mer qui s'y insinuent, c'est-à-dire à varangues plates, avec une mâture et une voilure relatives à ce genre de construction, et encore que le navire, ayant autant de largeur à la proue et à la poupe qu'au centre, ne résisterait pas à la dérive.

Si cette forme de construction nuit à la marche du navire, elle reconnaissait qu'elle lui procurait par contre plus de capacité, de telle façon qu'un de ses navires portant 200 tonneaux ne calerait pas plus qu'un navire qui porterait moitié moins. Cette construction était moins coûteuse, parce que le navire peut entrer dans le port sans être allégé ; que son équipage est nourri plus économiquement, qu'il en a un moindre et beaucoup moins de manœuvres à faire mouvoir. Les assurances sont faites à meilleur compte, les Hollandais appréciant l'avantage de savoir ces navires montés par des marins pratiques des côtes. Ainsi tout permettait à donner aux Hollandais sur nous une prépondérance impossible à détruire.

En vain croirions-nous pouvoir l'affaiblir en ne nous servant que de petits navires ; le fret qu'ils gagneraient serait en proportion de leur grandeur, tandis que les assurances seraient élevées ; et il est de fait que les frais d'armement et le nombre des hommes de l'équipage ne décroissent pas en raison de la capacité.

Les Hollandais, en possession par leur économie du cabotage, ne regardent

la navigation de chez eux chez nous que comme d'une utilité secondaire. Il y a en Hollande disette de propriétés en immeubles, point de rentier et par suite chaque habitant a un intérêt dans un navire, de min ime importance comme du 64e ; la perte, si elle survient, n'est pas sensibl e pour ceux qui l'éprouvent, du reste ils ne sont jamais pressés de naviguer et qu'une disette se manifeste, une guerre éclate, ils se récupèrent alors des pertes éprouvées par l'inaction de leurs navires.

Nous ne voyons pas, du côté de la composition des chargements, de ressources pour balancer ces causes de leur prépondérance. Nos chargements pour Amsterdam ne se font qu'en cueillette. Les navires français ne peuvent avoir la préférence ; car, par un rabais sur le fret, les armateurs se ruineraient, alors que les Hollandais travaillant au même taux pourraient y trouver encore un bénéfice...

Ce mémoire était d'un pessimiste désolant et bien de nature à contrarier les projets du gouvernement. Les négociants de Bordeaux, il faut l'avouer, faisaient peu de cas de l'initiative des Français, toujours disposés à se montrer, dès qu'il y avait quelque avantage à remporter, surtout dans le cas particulier, où ils pouvaient compter sur l'appui du pouvoir, qui venait de ratifier un traité d'alliance défensive avec les Provinces-Unies (Pays-Bas), le 10 novembre 1785. Ce traité avait pour objet non seulement la sûreté et la tranquillité des parties contractantes, mais aussi il était convenu entre elles, qu'il serait fait un traité de commerce et que les sujets de la république seraient traités en France, relativement au commerce et à la navigation, comme la nation la plus favorisée ; et qu'il en serait usé de même dans les Provinces-Unies, à l'égard des Français.

Le 1er juillet 1784, une convention fut établie entre la France et la Suède, comme explication du traité de commerce et de navigation du 25 avril 1741.

Le 4 juillet 1784, une ordonnance modifia la composition des équipages.

Le 25 septembre 1784, un arrêt accorda différentes faveurs au commerce du Nord : exemption des droits de sortie sur les approvisionnements de bouche nécessaires à l'armement ; admission des marchandises du Nord en entrepôt ; primes aux navires français faisant ce commerce.

Nous devons ajouter que ce dernier arrêt donnait gain de

cause aux Rochelais, qui avaient demandé ces exemptions à titre d'encouragement.

Enfin un traité de navigation et de commerce fut signé, le 29 décembre 1786, entre la France et la Russie.

Outre une paix perpétuelle, une liberté de commerce respective entre les deux nations et une liberté de conscience complète, le roi de France, pour encourager la navigation des sujets russes, leur accorda l'exemption des droits de fret, si ce n'est lorsque les navires russes chargeront des marchandises de France pour les transporter dans un autre port de même royaume. Il leur accorda aussi des réductions sur les droits d'entrée en France de certaines marchandises et, en compensation de cet avantage, l'empereur de Russie accorda une diminution d droit sur les vins importés dans son empire.

En 1788, le 12 avril, la chambre de commerce de la Rochelle réclama sur le droit de fret du premier tonneau perçu sur tous les navires de 20 tonneaux et au-dessus, appartenant à des étrangers qui chargeaient en ce port pour quelque destination que ce fut. Son mémoire était ainsi conçu :

« Les propriétaires engagistes de ces droits n'en indiquent pas l'origine : ils se contentent de dire qu'ils ont été perçus de temps immémorial au profit du Roi; qu'ils ont été aliénés, le 26 juin 1700, en indemnité des domaines pris par S. M. à divers particuliers pour établir les fortifications de cette ville ; qu'à la suite du contrat d'aliénation, qui se montait à 140,000 livres, il fut dressé un tarif des marchandises soit à l'entrée, soit à la sortie, par mer et par terre, pour la perception des droits sur icelles ; que l'article de ce tarif, qui regarde le droit de fret du premier tonneau, est conçu en ces termes : *Il sera en outre perçu le droit de fret du premier tonneau sur tous les bâtiments étrangers au-dessus de 20 tonneaux, qui chargeront dans le port, hâvre et coutumeaux de la ville de la Rochelle, pour tenir lieu d'un tonneau, que les intéressés aux grandes et petites traites ont droit d'y charger... Par les mots de bâtiments étrangers sont compris tous bâtiments n'appartenant pas aux armateurs rochelais, ces derniers étant exempts du payement du droit.*

» Ces propriétaires, qui composent une classe et se disent intéressés aux grandes et petites traites, perçoivent donc deux sortes de droits :

» Celui du fret du premier tonneau, qui pèse directement et fortement sur la navigation ; celui de domaine, qui consiste dans de légères taxations à l'entrée ou à la sortie par mer ou par terre et pour compte étranger, de chaque balle, ballot, futaille ou article de marchandises.

» On dit indéfiniment *dans de légères taxations*, parce que le tarif où elles sont portées est inconnu, qu'il ne paraît affiché nulle part.

» C'est sans y regarder, attendu la modicité et par habitude, que cette contribution se paye. Elle porte indirectement et en partie sur la navigation.

» Sans doute que les propriétaires de ces droits, en se conformant aux dispositions de l'édit du mois de juin dernier et de l'arrêt du conseil du 30 décembre suivant, auront adressé leurs titres aux ministres de la marine et des finances. Il ne doit donc être question ici que de la sensation de ces droits sur le commerce.

» Celui de fret du premier tonneau en a toujours fait une très grande. Il en est résulté différentes contestations : une entr'autres qui a duré depuis 1759 jusqu'en 1776, pendant lesquelles années la perception a été interrompue.

» Ces contestations avaient d'abord pour fondement l'équivoque du mot *étranger*. Les capitaines picards, normands ou bretons prétendaient n'être pas tenus à payer ce droit et qu'il ne devait regarder que les capitaines qui n'étaient pas sujets du Roi de France. L'expression précise du tarif, qui n'excepte que les armateurs rochelais, détruirait cette objection.

» Ces capitaines soutenaient ensuite n'être pas obligés à débourser, s'ils offraient de charger et de porter gratis au lieu de leur destination, un tonneau de marchandises pour le compte des intéressés aux grandes et petites traites ou de leur fermier. Le capitaine d'un navire de Saint-Valéry, nommé la **Créole**, frété pour la Martinique, fit cette offre. Le bureau des finances de la généralité la déclara bonne et valablement satisfactoire et, attendu le refus de l'accepter, renvoya ce capitaine déchargé du payement en argent du droit de fret d'un tonneau. Mais, par arrêt du par-

lement de Paris du 6 février 1776, cette sentence fut infirmée et le capitaine du navire la Créole condamné à payer le droit de fret en argent.

» A la faveur de cet arrêt, les intéressés aux grandes et petites traites se remirent à percevoir. La demande de ce droit parut d'autant plus dure qu'elle n'avait pas été faite pendant 17 ans. On se préparait à la combattre de nouveau ou à faire des représentations pour en obtenir la suppression ou modération, lorsque la guerre est venue contraindre à employer le pavillon étranger pour le cabotage.

» Depuis la paix, les capitaines des différents ports du royaume, qui fréquentent celui de la Rochelle, ont encore contesté ce droit et ils sont actuellement en instance contre les intéressés. L'instance est pendante au bureau des fianances où les juges paraissent attendre le changement ou la réforme qu'annonce l'édit du Roi du mois de juin 1787.

» Cette application des capitaux, cette intelligence entre eux pour parvenir à être affranchis du droit de fret du premier tonneau, prouve assez combien il leur est à charge.

» Ce droit en effet est bien plus considérable, surtout pour les petits caboteurs que ne l'était pour Cherbourg le droit de *Petit tonnelage*, et pour Bourgneuf, dans l'amirauté de Nantes, le droit de *Balisage*, compris l'un et l'autre dans les droits récemment supprimés.

» Le capitaine d'une embarcation de 30 tonneaux n'avait à débourser à Cherbourg, sur le pied de 3 sous par tonneau, que 4 livres 10 sous, et à Bourgneuf 1 sou 3 deniers en tout. Le même capitaine frétant son bâtiment à la Rochelle, sur le pied de 12 jusqu'à 20 livres par tonneau, a une somme pareille à payer pour le premier tonneau.

» Ce droit approche donc de 5 °/₀ sur les petits bâtiments et se monte encore à 2 ou 3 °/₀ sur les bâtiments de moyenne grandeur.

» Dans ce prélèvement, comme dans tous les prélèvements de droits en général, le contribuable est d'autant plus grevé qu'il a à sa charge le soin et les frais de la chose dont le profit lui échappe ; en sorte que, quand sa contribution ne paraît être que de 3 °/₀, elle va souvent un quart ou un tiers en sus.

» Lorsque dans le port de la Rochelle il y a concurrence de caboteurs et qu'ils sont forcés de baisser le prix du fret, l'imposition du droit du premier tonneau est encore plus sensible et plus décourageante pour eux.

» Lorsque au contraire les caboteurs y sont rares et dans le cas d'exiger un haut fret, ils se prévalent de cette imposition et la font supporter indirectement à la denrée, au préjudice de l'agriculture et du commerce de la province.

» Il est désagréable aussi et susceptible d'inconvénients que les capitaines aient à produire leurs chartes-parties aux intéressés aux grandes et petites traites, pour constater du prix du fret, afin de régler le droit ; puisque c'est fort souvent une pièce qu'il importe aux affréteurs comme aux capitaines de tenir secrète.

» Il semblerait que, dans l'origine de ce droit, on aurait cherché à faire l'avantage des navires du port de la Rochelle ; mais cet avantage est imaginaire : il ne vient que très peu d'étrangers armer à la Rochelle pour le long cours, les Rochelais se suffisent à eux-mêmes pour cette navigation. C'est le contraire pour le cabotage, ils ne peuvent y employer que très peu de bâtiments. Les capitaines de la Picardie, de la Normandie et de la Bretagne sont à portée de le faire à meilleur compte, par des circonstances locales et peut-être par moins d'entraves chez eux que l'on en éprouve dans ce département.

» Il en est de même du droit de domaine. La plupart des denrées du pays sont exportées de la Rochelle pour compte étranger. Les Rochelais jouissent donc très peu de la prérogative de ne pas le payer. Cette contribution, qui fait ligne dans les comptes et qui étonne les étrangers à qui on l'emploie, est un de ces droits fatigants, s'il n'est pas aussi onéreux que le premier.

» Il est donc des plus intéressants pour la navigation et le commerce maritime de la Rochelle que la suppression du droit de fret du premier tonneau et du droit du domaine soit comprise dans l'affranchissement que S. M. a daigné annoncer à ses peuples. »

L'Angleterre et quelques autres pays concédèrent la faculté du cabotage aux navires étrangers. En France, le principe de l'exclusivisme prévalut et, par tous nos traités de commerce, le cabotage

fut rigoureusement maintenu en faveur des navires français. (*Loi du 21 septembre 1793*).

CHAPITRE VII.

Guerre de l'indépendance américaine.

La guerre de Sept-Ans, qui fut politiquement si favorable à l'Angleterre, avait ruiné ses finances. Cette métropole pensa se décharger sur ses colonies d'une partie de ses dettes, en mettant des impôts sur diverses marchandises, principalement sur le papier et le thé. Des émeutes forcèrent de supprimer ces taxes : on ne conserva que celle sur le thé. Les habitants de Boston invoquant les principes de la constitution anglaise, que nul n'est tenu de se soumettre aux impôts qui n'ont pas été votés par ses représentants, jetèrent à la mer une cargaison de thé venue de Londres, plutôt que de payer les droits, et la guerre éclata (1775).

L'insurrection gagna toutes les provinces, l'année suivante ; leurs députés réunis à Philadelphie, publièrent la déclaration d'indépendance où se remarquaient des principes qui semblaient être ceux des physiocrates français.

La France accueillit avec enthousiasme une révolution où elle se reconnaissait, et la jeunesse, exaltée par les idées philosophiques et pleines d'ardeur pour effacer la honte de la guerre de Sept-Ans, demanda à partir pour l'Amérique. Le gouvernement de Louis XVI redoutait une rupture avec l'Angleterre, malgré son secret désir de voir cette puissance descendre de la haute situation qu'elle avait acquise par le traité de 1763 ; ce qui ne l'empêcha pas de signer, le 6 février 1778, avec les Etats-Unis, un traité de commerce corroboré d'une alliance offensive et défensive, si l'Angleterre déclarait la guerre à la France.

Le 19 mars 1778, M. de Sartine écrivit à la chambre de commerce de la Rochelle : « Je vous préviens que les circonstances actuelles exigent que les armateurs des différents ports du royaume ne fassent leurs armements qu'avec réserve et que les capitaines qui commandent leurs navires ne naviguent qu'avec précaution. » Puis le lendemain, 20 mars, il écrivit de nouveau: « Le Roi a chargé son ambassadeur en Angleterre de faire part à la cour de Londres que les Etats-Unis de l'Amérique Septentrionale ayant fait proposer à Sa Majesté de consolider par une convention formelle les liaisons qui ont commencé à s'établir entre les deux nations, les plénipotentiaires respectifs ont signé un traité de commerce et d'amitié, Sa Majesté l'a chargé en même temps de déclarer à ladite cour que les parties contractantes ont eu l'attention de ne stipuler aucun avantage exclusif en faveur de la nation française. Cette démarche où l'on reconnaît la noblesse, la franchise et la modération de Sa Majesté, n'aurait pas dû troubler la bonne intelligence subsistante entre la France et la Grande Bretagne, mais le roi d'Angleterre ayant donné ordre au vicomte de Stormont de quitter la France sans prendre congé, Sa Majesté a rappelé de Londres le marquis de Noailles. Cette situation des choses pouvant amener une rupture prochaine entre les deux nations, je donne ordre dans tous les ports d'en prévenir les armateurs et les navigateurs, et de leur prescrire de se tenir sur leurs gardes, de naviguer avec précaution et d'éviter les armements anglais... »

M. de Choiseul avait bien relevé la marine royale, mais le commerce français pouvait-il compter sur son secours ?

La chambre de la Rochelle s'empressa d'écrire aux représentants du commerce de Bordeaux, Nantes, Saint-Malo, le Havre et Rouen, pour leur faire part de son dessein de réclamer des navires de guerre dans le but de protéger l'entrée et la sortie des navires marchands, les invitant à la seconder dans sa demande ; puis, le même jour, 24 mai 1778, elle écrivit à M. de Sartine, lui faisant les plus pressantes sollicitations pour protéger la rentrée de plus de 600 navires français épars dans toutes les parties du monde. Elle lui disait encore : « Le navire l'**Espérance**, de Bordeaux, capitaine Compère, de relâche sur nos rades, venant de

la Martinique, nous apprend, qu'à l'entrée des caps, il a rencontré une escadre anglaise de 8 vaisseaux et 7 frégates tenant une croisière de 25 lieues ; qu'il a été visité, sans cependant recevoir la moindre insulte... L'alarme d'une guerre prochaine, l'expérience des malheurs de la guerre précédente, tout nous fait craindre avec fondement que la cour de Londres n'ait expédié un aviso à cette escadre, avec ordre d'arrêter tous les bâtiments marchands entrant ou sortant des ports de France et, dans cette croisière, elle pourrait s'emparer de plus de 100 de nos vaisseaux, avant même de pouvoir être informé du premier qui aurait éprouvé ce malheur... Il ne faudra qu'un ordre du Roi ou de vous, Mgr, pour qu'on écarte une escadre qui bloque nos ports en menaçant nos fortunes... »

Sans attendre la réponse à cette lettre, la chambre de la Rochelle écrivit de nouveau à M. de Sartine, ainsi qu'à Bordeaux, Nantes et Saint-Malo, au sujet de la nécessité d'obtenir une prompte sortie de vaisseaux et de frégates pour assurer l'accès et la sortie des ports français aux navires marchands.

A Bordeaux, ordre avait été donné d'arrêter tous les navires anglais qui se trouvaient dans ce port ; aussi le commerce bordelais, voyant dans cette mesure l'avant coureur d'une guerre très prochaine, s'empressa-t-il, guidé du même esprit qu'animait celui des Rochelais, de demander la protection du ministre.

A Nantes, le commerce agité des mêmes inquiétudes, ne se contenta pas de s'adresser au ministre : il écrivit, en outre, à M. d'Orvilliers, commandant de la marine à Brest, qui répondit : « Qu'en attendant les ordres de la cour, il faisait tenir prêtes deux frégates de 34 canons chacune et quatre corvettes de 16 canons chaque, pour convoyer les bâtiments destinés pour Lorient et Brest ; une frégate et deux corvettes pour ceux à destination de Rochefort et Bordeaux ; qu'en plus il aurait deux frégates pour croiser dans le golfe ; qu'enfin, s'il ne recevait pas d'ordres avant le 1er avril, il prendrait sur lui de faire sortir tous ces navires... »

Le 3 avril 1778, M. de Sartine se contenta de répondre : « Comme l'intention du Roi est que le commerce de ses sujets soit protégé de la manière la plus efficace, il a été déjà pris des

mesures pour pourvoir à la sécurité des atterrages, et je ne négligerai aucun des moyens qui me paraîtront propres à remplir un objet auquel Sa Majesté donne la plus grande attention... »

La chambre de Bordeaux, de son côté, écrivit à trois reprises à M. de Sartine au même sujet: son avis était qu'il serait plus avantageux d'établir des croisières que d'organiser des convois, les longueurs qui précèdent le départ des flottes marchandes étant toujours une grande difficulté.

Les promesses de protection données par M. de Sartine, calmèrent bien un peu les inquiétudes du commerce rochelais; mais, par lettre du 11 avril, la chambre crut devoir lui avouer que la fortune des armateurs de cette place dépendait du sort des bâtiments attendus des colonies, bâtiments non assurés, les assureurs ne voulant plus en couvrir les risques.

L'exécution des ordres ministériels ne tarda pas à faire renaître la confiance. Les navires rentraient successivement sous la protection des frégates chargées de veiller à la sûreté des atterrages. Le navire le d'**Aubenton**, armateur D. Garesché, revenant de Saint-Domingue, n'avait pu, cependant, effectuer son retour à la Rochelle que grâce à la protection de la frégate l'**Aigrette**.

La chambre de la Rochelle s'empressa de témoigner à M. de Sartine ses sentiments de reconnaissance: elle lui écrivit, le 18 avril: « Nous sommes rassurés aujourd'hui sur le sort des bâtiments attendus. Cette place ne redoute plus la guerre qui la menace, dès que, par vos ordres, la marine royale veille à sa sûreté... »

Des remerciements analogues furent adressés aux commandants de la marine, M. d'Orvilliers, à Brest; M. Levassor de la Touche, à Rochefort; M. de Saint-Aignan, à Toulon; en les priant d'en faire agréer le témoignage aux officiers qui concourent si heureusement à l'exécution de leurs ordres.

La chambre de la Rochelle reçut de M. de Sartine une dépêche datée du 17 avril, lui faisant connaître que, d'après les intentions du roi, elle devait prévenir M. d'Orvilliers, à Brest, de toutes les nouvelles qu'elle pourrait se procurer et du temps où les bâtiments pourraient se rassembler pour partir en convoi sous escorte; que cet officier général jugera des ordres qu'il aura à

donner pour faire rendre à temps les bâtiments du roi dans l'endroit où seront réunis ceux du commerce, afin de les protéger, soit qu'ils soient destinés pour des voyages de long cours ou de cabotage, et qu'ils les décaperont.

Pour se conformer à cette invitation, la chambre de la Rochelle informa M. d'Orvilliers, le 23 avril : Que le navire le **Montyon**, de ce port (armateur D. Garesché, déclaré le 3 janvier 1777 pour Angola), venant du Cap, entré sur notre rade le 20 de ce mois, fit, le 13 mars, la rencontre du corsaire le **Bene**, capitaine Richard, de Liverpool, armé de 26 canons de 6 livres. Ce corsaire qui, quelques jours avant, s'était emparé du navire français la **Sainte-Croix**, de Bayonne, venant de la Martinique à Bordeaux, lui avait remis le deuxième capitaine, lui refusant le reste de l'équipage qui paraissait souffrir, étant maltraité à son bord. Ce même navire, le **Montyon**, avait été chassé, le 11 de ce mois, par un autre corsaire, sous le cap Ortegal. La faveur de la nuit l'avait sauvé ; et le 18 du même mois, dans l'Ouest quart Sud-Ouest de l'île Dieu, à une distance de 30 lieues, il avait rencontré un corsaire de 12 canons qui lui avait parlé sous pavillon américain.

Tous ces corsaires inquiétaient le commerce, il n'entrait pas un navire à la Rochelle qui n'eût été arrêté et visité. Il était à regretter que les frégates du roi ne puissent les rencontrer et les chasser.

De son côté, M. de la Touche, à Rochefort, ne négligeait rien pour concourir à la sûreté et à la protection de la marine marchande. Le 22 avril 1778, il donna les instructions qui suivent aux commandants de trois frégates armées en ce port :

Louis-Charles Levassor de la Touche, commandeur de l'ordre royal et militaire de Saint-Louis, chef d'escadre des armées navales, commandant de la marine au port et département de Rochefort.

Instructions pour M. Destouches, capitaine de vaisseau, commandant la frégate la **Junon**, conformes à celles que le Ministre nous a adressées en date du 18 avril et par lesquelles il nous est ordonné de destiner les frégates la **Junon**, la **Courageuse** et la corvette le **Rossignol** à escorter les bâtiments des Etats-Unis et les navires français qui se trouveront rassemblés dans les rades de la Rochelle, de les convoyer jusqu'à 40 lieues de toute terre, afin de les soustraire à la visite des frégates et corsaires anglais, à laquelle visite elles s'opposeront par la force, si on voulait la tenter : elles

ramèneront également jusqu'à l'entrée des ports et rivières les bâtiments qu'elles trouveraient à la sonde et dans les caps.

A l'égard des corsaires, il est ordonné à M. Destouches de les poursuivre vigoureusement, de les arrêter à la première rencontre et de les conduire dans les ports où ils seront remis entre les mains des officiers de l'amirauté pour être sequestrés, en attendant que le Roi ait fait connaître ses intentions sur ce qui concerne ces corsaires. Quant aux frégates et autres bâtiments de Sa Majesté Britannique, M. Destouches en usera avec politesse et circonspection, mais toujours avec fermeté, sans permettre qu'il soit manqué au respect dû au pavillon du Roi. Sa Majesté s'en remet à la prudence de M. Destouches, pour prendre toutes les précautions que les circonstances exigent et ne pas compromettre ses forces...

Semblables instructions furent données à M. Dussault, commandant la **Courageuse**, et à M. de la Touche fils, commandant le **Rossignol**.

Le 12 mai, M. de Sartine donna à M. de la Touche les nouvelles instructions qui suivent :

J'ai vu, Monsieur, par les différents comptes qui m'ont été rendus, qu'il arrive assez fréquemment que les frégates gardes-côtes font des stations longues dans les ports et rades. L'intention du Roi est qu'elles ne séjournent nulle part et qu'elles n'attendent point les bâtiments marchands qui ne seraient pas prêts à mettre à la voile, lorsqu'elles se présentent devant les ports. Il est important qu'elles soient dans une activité continuelle et qu'elles se montrent partout : c'est l'unique moyen de rassurer le commerce, d'écarter les corsaires et de les forcer à abandonner toute croisière sur nos côtes... Vous voudrez bien faire passer cet ordre à tous les commandants des frégates et en donner avis aux chambres de commerce de votre département, afin que les armateurs dont les navires sont en partance tiennent leurs bâtiments prêts à appareiller aussitôt que les frégates du Roi paraissent devant le port.

La chambre de la Rochelle adressa l'expression de sa reconnaissance à M. de Sartine, le 19 mai, en ces termes : « Vous avez vu nos craintes, daignez voir aujourd'hui notre tranquillité. Nos vaisseaux attendus des colonies rentrent successivement ; ils partent, ils arrivent, rien ne nous contrarie et au milieu de l'orage qui gronde, nous jouissons des avantages de la paix. Nous les devons, Mgr, à la protection signalée dont vous couvrez notre marine. Organes des sentiments du commerce de cette place, nous osons, Mgr, vous exprimer sa reconnaissance et vous offrir ses vœux et les nôtres. Heureux de vivre sous un gouver-

nement dont les mérites ne s'occupent que de la gloire de l'Etat et du bonheur des citoyens... »

La tranquillité dans laquelle se trouvait le commerce rochelais continua pendant quelque temps encore, mais, le 19 mai, la chambre de la Rochelle signalait à MM. de la Touche et d'Orvilliers la présence du corsaire la **Nancy**, de Jersey, armé de 20 canons et de 200 hommes d'équipage, commandé par le s^r Winster, accompagné de cinq à six autres navires, naviguant depuis le cap Pinas jusqu'à 50 lieues dans l'ouest du cap Finistère.

A M. d'Orvilliers, elle disait : « Permettez-nous de donner des louanges à l'exactitude et vigilance que met dans sa croisière la frégate du Roi la **Licorne**, de votre département, commandée par M. de Bellisac. Nous en devons aussi à son honnêteté vis-à-vis nos marins. Deux vaisseaux de cette place, très intéressants pour elle, entrés successivement, ont été convoyés par ce commandant jusque dans nos pertuis. De pareils défenseurs ont droit à la reconnaissance du commerce. Nous lui en faisons l'hommage que nous vous prions de lui faire agréer... »

M. de la Touche envoya un exprès à M. le chevalier Dussault, commandant la **Courageuse**, mouillée au Verdon, pour lui donner avis de la croisière que tenait le corsaire la **Nancy**, de Jersey ; lui donnant ordre d'appareiller avec les 8 à 10 navires qui lui ont demandé l'escorte, de les conduire à 50 lieues Ouest du cap Finistère et de croiser ensuite de ce parage jusqu'au cap Pinas, pour poursuivre et s'emparer de ces corsaires. Puis il écrivit à la chambre de commerce de la Rochelle, le 23 mai 1778 : « Suivant les premiers ordres que j'ai eus, on ne devait escorter que jusqu'à 40 lieues, mais je prendrai sur moi de faire exécuter tout ce que les chambres de commerce jugeront devoir être plus avantageux : ce sera remplir les volontés du Roi et les instructions du Ministre ; ainsi, Messieurs, vous voudrez bien me faire part de ce que vous désirerez... »

Les frégates la **Licorne** et la **Pallas** ayant été attaquées et prises par l'escadre anglaise, le 17 juin 1778, le gouvernement français dût user de représailles, et c'est de ce jour que furent commencées

les hostilités contre les Anglais. (*Lettre du roi du 5 avril 1779 à l'amiral de France*).

Quelques jours après, le 26 juin, M. de la Touche écrivait à la chambre, que la frégate la **Junon** était de retour après avoir escorté jusqu'à 80 lieues les bâtiments qu'elle avait pris à l'île de Ré et qui étaient destinés pour Boston ; qu'à son retour elle n'avait rien rencontré de suspect, ce qui le persuadait qu'il n'existait plus de corsaires sur les côtes et qu'ils se tenaient au large : qu'en conséquence, cela le décidait d'envoyer la **Junon** croiser depuis Ortegal jusqu'à 40 lieues Ouest et Nord du cap Finistère, pour y détruire les corsaires des îles anglaises, qui, suivant les rapports des capitaines qui rentrent, y ont établi leurs croisières. Il ajoutait : « Prévenez les armateurs que la **Junon** va remettre à la voile et qu'elle escortera jusqu'à 40 lieues Ouest du Finistère, tous les bâtiments qui seront prêts à profiter de son escorte ; je ne suis point encore autorisé par le Ministre sur le parti que je prends d'éloigner de la côte les frégates, mais persuadé qu'il est le plus avantageux pour le commerce et qu'il le désire, j'espère que le Ministre l'approuvera... »

De la sécurité dans laquelle le commerce se trouvait, il passa rapidement au plus grand découragement, à en juger par la lettre que la chambre de la Rochelle écrivit à M. de Sartine, le 9 juin suivant, portant : « Le commerce de cette place est consterné ; chaque navire qu'il reçoit a essuyé la visite de divers corsaires anglais. Il en est de même des bâtiments qui entrent à Nantes et à Bordeaux ; tous sont visités, pillés, maltraités par les petits croiseurs des îles de Jersey et de Guernesey. Ils viennent tout récemment de s'emparer du navire l'**Aimable-Marie-Jeanne**, de Bordeaux, venant du cap français, assuré sur cette place : cette prise fait éprouver une perte très sensible. Par quelle fatalité, de tant de frégates du Roi que vous daignez employer à la sécurité de notre navigation, aucune n'a-t-elle pu encore rencontrer ni capturer ces croiseurs qui fourmillent dans ces mers et auxquels aucun de nos navires n'a pu se soustraire ? Cette réflexion est décourageante : elle nous pénètre et nous échappe. Pardonnez-là, Mgr, à des citoyens amis des intérêts et de la gloire de leur

patrie : elle ne sera pas connue en vain d'un Ministre qui veille si heureusement sur elle... »

Le 17 juin, M. le chevalier du Pavillon, major de l'armée navale de Brest, écrivait à la chambre sur l'ordre de M. d'Orvilliers, que l'intention du Ministre était que des dispositions soient prises pour rassembler un certain nombre de bâtiments avant de demander des escortes, en évitant des convois trop nombreux qui occasionnent des pertes de temps dans la navigation ; que ce général avait vu avec beaucoup de peine la prise de plusieurs bâtiments par des corsaires de Jersey et Guernesey ; que nos frégates viennent d'en prendre trois et que le général veillera toujours aux intérêts du commerce ; qu'il ne faut pas se dissimuler que d'autres intérêts occupent un grand nombre de frégates ; qu'au surplus, nos frégates en croisières et celles stationnaires à l'entrée des rivières ont ordre d'escorter tout bâtiment vraiment intéressant et riche appartenant à des particuliers français ou aux Etats-Unis de l'Amérique ; que cet ordre, qui a été donné et exécuté dès le principe, subsiste encore, mais qu'on a remarqué que quelques particuliers ont demandé des escortes avant d'être en état de prendre la mer, ce qui ne peut manquer de nuire à d'autres places en retardant les croiseurs.

La chambre de la Rochelle ayant encore à se plaindre des prises de navires, écrivit à M. de Sartine, le 23 juin : « C'est adoucir ses peines que de vous les faire connaître. Nous éprouvons ce sentiment en vous informant de celle que nous fait essuyer encore la prise du navire la **Bonne-Foi**, par un corsaire de Guernesey. Ce navire, Mgr, venait du Cap avec un chargement intéressant... Ces captures deviennent fréquentes ; elles inquiètent et découragent ; on dirait que le commerce n'a point de frégates commises à sa sûreté. Cependant, il sait avec quelle attention vous veillez sur lui... »

On arrivait au moment où le roi avait besoin de toutes ses forces navales : l'organisation de la flotte sous les ordres de M. le comte d'Estaing, à destination de l'Amérique, et de celle en formation à Brest, pour combattre dans les mers d'Europe, ne permettaient pas de disposer d'un grand nombre de navires de guerre pour les convois des navires marchands. Le commerce

devait en quelque sorte se suffire à lui-même ; de là vint la nécessité de l'armement de corsaires français, ainsi que cela eut lieu pendant la guerre de Sept-Ans.

A ce sujet, M. de Sartine écrivit à la chambre de la Rochelle, le 24 juin 1778 : « Le Roi se propose de faire publier une déclaration fixant les encouragements à accorder en cas de guerre, pour les armements en course et réglant les engagements réciproques de ceux qui seront chargés du détail de ces armements et des capitalistes qui en fourniront les fonds... Entr'autres avantages qu'elle destine à la course, Sa Majesté fera fournir de ses arsenaux des canons de 12 et de 8 livres de balles pour les corsaires de 95 pieds de quille coupée et au-dessus, sans se réserver aucune portion dans le produit des prises et sous la seule condition que les canons qui se trouveront au désarmement seront remis aux commissaires des ports. Comme les besoins du service ne permettent pas de fournir ces canons en nature pour les corsaires qui pourront être expédiés dans le courant de cette année, Sa Majesté fera payer aux armateurs, dans un mois du jour de l'expédition du rôle d'équipage, la somme de 800 livres pour tenir lieu de chaque canon de 12, et celle de 600 livres pour chaque canon de 8... »

A cette communication, la chambre répondit le 2 juillet : « ... Le commerce de cette place reçoit avec sensibilité la nouvelle assurance de la protection du Roi et de la vôtre... Il oublie que de pareils encouragements lui furent promis au commencement de la dernière guerre... Nous ne nous permettons de rappeler cette époque que pour vous mieux prouver, Mgr, avec quel zèle les négociants de cette place s'empresseront de concourir à vos vues. Déjà même un membre de cette chambre vient de décider la construction d'un vaisseau de 95 pieds de quille ; il va être incessamment sur les chantiers et ce sera, dans ce port, la première preuve de notre confiance en vos promesses et de notre empressement à seconder vos desseins... »

M. de Sartine s'empressa de répondre le 29 juillet : « J'ai vu avec plaisir le parti que l'un d'entre vous a pris de faire construire un corsaire de 95 pieds : je ne doute pas que son exemple ne soit suivi par d'autres. Vous devez au surplus et vous pouvez

prendre une confiance entière dans la promesse de Sa Majesté... »
A cette époque, 2 juillet 1778, la chambre était ainsi composée: Directeur, M. Giraudeau ; Syndics, MM. Papineau, Tasché, Gareschė, Peyrusset. Nous n'avons pas trouvé le nom du membre qui avait pris la résolution de mettre en chantier un corsaire de 95 pieds de quille.

La déclaration du roi concernant la course sur les ennemis de l'état, datée du 24 juin 1778, enregistrée en parlement le 14 juillet suivant, fut portée à la connaissance du commerce rochelais, ainsi qu'un arrêt du roi du 28 juin ordonnant que toutes les réclamations pour pertes de navires pris par les corsaires des îles de Jersey et de Guernesey soient adressées au ministère de la marine qui en rendra compte au roi pour y être pourvu ce qu'il appartiendra, sa majesté évoquant les demandes déjà fournies en quelque tribunal que ce puisse être.

Le roi, par sa déclaration du 24 juin, reconnaissant la protection que les armateurs ont toujours méritée et les services qu'ils ont rendus, surtout dans la dernière guerre, augmenta sensiblement les encouragements pour la course et promit des marques de distinction à ceux qui feraient des entreprises considérables, des secours pécuniaires aux autres, enfin de traiter d'une façon favorable les équipages.

Nous avons déjà dit que le roi, tout en promettant des canons, avait déclaré que, ne pouvant les fournir à temps, il autorisait les armateurs à en acheter sauf payement par lui de 800 livres par canon de 12 et de 600 livres par canon de 8.

Un s[r] Claude Julien, banquier, rue du Jour-Saint-Eustache, à Paris, se disant autorisé par le ministre à offrir de l'artillerie au commerce, fit les offres suivantes:

Un canon	de 12	livres,	pesant environ	2,000	livres,	était coté	300	l.	
—	8	—	—	1,800	—	—	270		
—	6	—	—	1,500	—	—	225		
—	4	—	—	1,000	—	--	150		
—	3	—	—	750	—	—	112		10 s.
—	2	—	—	550	—	—	82		10
—	1	—	—	350	—	—	52		10

Ces prix présentaient une grande différence avec ceux fixés

par le roi. La chambre se borna à porter ces offres à la connaissance des armateurs, et nous ne pouvons dire s'il en fut fait usage.

L'Angleterre ayant pris le parti de délivrer des lettres de marque contre le pavillon français, la chambre de la Rochelle écrivit le 15 août à M. de Sartine, que le découragement s'emparait de tous les négociants : « Ils comptent autant de pertes qu'ils ont de navires à la mer, ils ne redoutent que les croiseurs des îles de Jersey et de Guernesey ; chacun de nos navires est visité, malgré la protection dont vous couvrez notre navigation. Si la cour de Londres, en appelant son ambassadeur, eut donné l'ordre d'arrêter les bâtiments français, il ne s'en serait échappé aucun. Il semblerait, Mgr, que les frégates stationnaires dédaignent de si faibles ennemis, leurs croisières se portent où ils ne sont pas. S'il plaisait à V. G. de confier deux à trois frégates à nos marins fidèles à vos ordres, ils vous donneraient bientôt la satisfaction d'avoir éloigné de nos côtes des corsaires qui affligent et ruinent le commerce et qui, pour être ses ennemis les plus obscurs, en sont les plus redoutables... »

Pareilles doléances furent adressées à MM. d'Orvilliers et de la Touche.

Le 20 août 1778, M. de la Touche répondit : « Je ne puis pas, Messieurs, me persuader que les commandants des frégates dédaignent de courir sur les petits corsaires qui semblent braver leurs recherches. Je crois être certain qu'aucun d'eux n'a paru à leur vue sans être chassé vigoureusement et qu'ils ne doivent leur salut qu'à l'éloignement dans lequel ils ont été aperçus et à la légèreté de leur marche ; c'est au point du jour qu'on doit les surprendre ; d'ailleurs si les corsaires sont à la côte et les frégates au large, ils ne peuvent pas se rencontrer. Les chambres de commerce ayant désiré qu'elles fussent envoyées au-delà des caps pour faciliter la rentrée des bâtiments intéressants qui sont attendus de nos colonies, je me félicite de leur avoir donné cette destination, depuis que j'ai appris que le convoi parti des îles devait n'avoir été escorté que jusqu'à la Bernude, j'espère que les frégates auront la satisfaction et le bonheur d'être utiles à

une quantité de ces bâtiments qui encaperont par la latitude où ils croisent. Le Ministre me prévient qu'il a donné ordre de me faire passer la frégate la **Sybille**, de 30 canons, commandée par M. de Kerouhan, et de la destiner avec la **Courageuse**, la **Terpsichore** et le **Rossignol** à la garde de cette partie du golfe et à escorter les bâtiments de Nantes, Bordeaux et la Rochelle, d'envoyer prendre ceux des deux premières places pour les réunir en convoi. Je préférerai affecter à chacune des trois places une des grosses frégates, qui se chargerait tous les mois des bâtiments qui sont en partance pour les escorter au-delà des caps, les chambres de commerce fixeraient à peu près le temps où les frégates viendraient prendre ces petits convois qui pourront être multipliés, si Bordeaux désigne le 10 de chaque mois, la Rochelle le 20 et Nantes le 30. Il convient de renfermer dans vos assemblées particulières le résultat de vos dispositions, des malintentionnés pourraient en abuser... La réunion des convois dans les rades de la Rochelle serait, par le déplacement, onéreuse au commerce de Nantes et de Bordeaux : j'ai consulté les chambres de ces deux places pour avoir leurs avis sur ces deux plans de convois particuliers ou de convois réunis. J'attends leurs réponses avant de faire la répartition des frégates. La corvette le **Rossignol** et la goëlette le **Vanneau**, que j'ai ordre d'armer, seront destinées à croiser près de la côte entre l'île Dieu et le Sud de Cordouan; la frégate l'**Oiseau** croisera également de l'île Dieu aux Glénans; cinq gabares armées de 16 et 20 canons, destinées au transport des bois pour l'approvisionnement de ce port, ont ordre d'escorter tous les caboteurs et autres bâtiments qui se trouveront près de la côte, en allant prendre leur chargement ; lorsqu'elles seront vides, elles auront ordre, suivant les circonstances, de croiser quelques jours sur la côte, et pour qu'à leur retour elles puissent être plus en état de rendre service, elles ne prendront que les deux tiers de leur chargement. Voilà mon plan... »

On le voit, chacun avait son plan et il ne pouvait en résulter rien de bon pour la sécurité du commerce. Malgré les bonnes dispositions de M. de la Touche, la chambre de la Rochelle ne lui ménageant pas ses réclamations, lui écrivit le 28 août : « Pendant que les frégates du Roi s'occupent de la liquidation et du

partage du riche trésor qu'elles viennent d'enlever aux ennemis de l'Etat, le commerce apprend la prise de ses bâtiments. Il connaît déjà celle de 7 navires faisant presque tous partie du malheureux convoi du vaisseau du Roi le Protée. Les autres, attendus en grand nombre, sans protection dans les caps, se voient exposés aux plus grands dangers... »

Le lendemain, la chambre écrivit à M. de Sartine, lui disant : « On annonce au commerce des îles de la Martinique et de la Guadeloupe, le convoi du vaisseau le Protée et de deux frégates sous ses ordres : on arrête des bâtiments pour leur faire profiter de ce convoi : on part, on débouque heureusement, puis on abandonne cette riche flotte, on la livre à la rapacité des croiseurs de Jersey et de Guernesey. Déjà 7 bâtiments sont tombés en leur pouvoir : on désespère des autres. Le commerce est ici dans la plus grande consternation ; il se voit victime d'une protection sur laquelle on lui avait permis de compter... »

M. de la Touche, peu satisfait de la lettre que lui écrivit la chambre de la Rochelle, le 28 août, lui répondit le 3 septembre: « C'est avec grand plaisir que je m'empresse de faire part aux officiers de ce département, des lettres que me font l'honneur de m'écrire Messieurs de la chambre de commerce de la Rochelle, de Nantes et Bordeaux, comme très propres par l'honnêteté de leur style à faire redoubler d'efforts pour trouver les occasions de leur être utiles. Vous m'avez privé, Messieurs, de cette satisfaction par le peu de justice que vous rendez dans vos deux dernières à des officiers qui sont loin de mériter l'amertume de vos plaintes. Dans la première, vous supposez gratuitement que les commandants des frégates dédaignent la prise des corsaires: c'est mal connaître leurs intentions et je n'en sache aucun qui, par leur conduite, ne soit à l'abri d'un reproche aussi mal fondé ; la seconde contient une épigramme peu méritée. Les frégates, loin d'être occupées comme vous le supposez à partager le produit de la riche prise qu'elles ont faites, emploient sans distraction tous leurs instants à prendre des vivres, faire de l'eau, se donner des demi carènes, raccommoder un gouvernail, pour se mettre en état de prendre la mer à la fin de la semaine. Après un mois de croisière, il est difficile de moins accorder que huit jours pour

donner le temps aux équipages de reprendre haleine. J'aurais borné ce temps à beaucoup moins, si les bâtiments n'avaient eu des besoins urgents. C'est si peu le partage des prises qui les occupent, qu'aucune des formalités nécessaires n'étant remplies, pas un officier ne touchera une obole de ce qui leur revient : je vous invite donc à juger moins sévèrement des officiers dont je vois avec peine qu'on n'apprécie pas assez le zèle, je craindrais qu'instruits de l'opinion peu juste que vous paraissez en avoir, cela ne les portât à s'en tenir à remplir strictement leur devoir, sans mettre dans leurs opérations et leurs convois cet intérêt que le cœur seul inspire pour une classe de citoyens aussi utiles que respectables, dont on souhaite le suffrage, mais dont la promptitude à nous juger nous apprendrait à nous passer. »

Cette lettre très digne, se terminait par la copie des instructions que M. de la Touche allait remettre à M. de Lombart, capitaine de vaisseau, commandant la **Terpsichore**, chargé des convois de la Rochelle, devant mouiller le 7 ou le 8 dans les rades de l'île de Ré, pour y attendre 4 navires frétés par le roi, chargés de transporter des troupes aux colonies, auxquels se joindraient les navires destinés au long cours. L'escorte devait être faite jusqu'au 15° de longitude, méridien de Paris.

La frégate la **Courageuse** devait appareiller le 4 de l'île d'Aix pour aller prendre au port de Passage, le navire le **Vigilant**, de Nantes, pour le conduire à Paimbœuf, où M Dussault trouverait un convoi.

La frégate la **Sybille** était en croisière depuis le 25 du mois dernier, du cap Marchichaco au cap Ortegal. M. de Kerouhan, qui la commandait, avait ordre de revenir le 15, pour prendre, dans la rivière de Bordeaux, un convoi qui s'y rassemblait.

La frégate l'**Oiseau** devait croiser des Glenans à l'île Dieu ; la corvette le **Rossignol** de l'île Dieu à Cordouan ; une goëlette de 10 canons devait garder nos pertuis et les gabares de 16 à 20 canons devaient escorter les caboteurs.

En outre de ces dispositions, le ministre pourvoirait aux croisières du large. Le vaisseau le **Fier**, de 50 canons, les frégates la **Junon** et la **Surveillante**, de 30 canons, et la corvette la **Sylphide**, sortis de Brest le 27 août, croisaient de Belle-Ile au cap

Finistère, pour écarter les corsaires, protéger nos bâtiments et surtout les avertir de ne point entrer dans la Manche.

Telles étaient les mesures prises pour protéger la navigation.

Le 6 septembre 1778, la chambre répondit à M. de la Touche : « Le commerce de cette place a toujours rendu justice au zèle et aux talents de MM. les officiers de la marine du Roi; il ne la leur refusera pas, dans un moment où vous en tirez un parti si heureux. Pour lui, c'est sa confiance dans la croisière de nos frégates qui lui en a fait désirer et solliciter la prompte sortie : il cherchait à conserver les bâtiments du riche convoi du vaisseau du Roi le **Protée**, commandé par M. le chevalier Dampierre, qui ont été privés de sa protection au moment où elle leur était devenue nécessaire. Voilà, Monsieur, les sentiments du commerce sur un corps dont la nation attend la gloire et son bonheur. Nous sommes flattés d'en être les organes près de vous... » Cette même lettre se terminait par l'expression de la crainte du commerce de voir les bâtiments décapés à leur sortie de France et ceux débouqués à leur départ d'Amérique pris par l'ennemi ; aussi sollicitait-elle le convoi direct des flottes marchandes par quelques frégates du roi.

M. de la Touche, qui partageait l'avis de la chambre sur la nécessité d'escorter les flottes marchandes jusqu'à leur destination, lui écrivit le 10 septembre, qu'il désirait que le projet soit adopté ; ajoutant : « Ce projet nécessitera un plus grand nombre de frégates, qui communément sont bonnes voilières et destinées à des missions qui requièrent célérité, ou à troubler le commerce des ennemis ; il serait, selon moi, préférable de conserver les nôtres et d'y affecter des bâtiments dont la marche serait plus lente... Dans l'incertitude des arrangements qui seront pris, voici une idée sur laquelle je vous demande votre avis : ce serait d'indiquer pour l'atterrage en Europe le port de Vigo, qui, n'étant point dans le golfe et à distance de Finistère et du cap de la Roque, ne paraît pas être un parage de croisière ; après que les frégates auraient décapé les bâtiments sortis de nos ports, elles iraient dans celui de Vigo y prendre, sous leur escorte, les bâtiments qu'elles y trouveraient. Quant à l'atterrage des îles du Vent, la cour donnerait ordre pour que 2 ou 3 frégates fussent en

station de 20 à 30 lieues au vent de ces îles ; ces stations changeraient tous les mois, par exemple : pour celui de janvier, elles se tiendraient par la latitude de la Martinique ; février, sur celle de Saint-Vincent ; mars, sur celle de la Guadeloupe, etc. Ces arrangements ne devraient être connus que du capitaine et au plus du second... »

La chambre de la Rochelle ne goûta pas le projet de M. de la Touche ; elle s'empressa d'écrire à Bordeaux et à Nantes, pour faire appuyer sa demande de convois directs, et elle lui répondit le 13 septembre, que le port de Vigo ne peut offrir un atterrage heureux : « La vigilance des frégates anglaises, la cupidité des corsaires auront bientôt éclairé les mouvements du commerce : la précaution qui devait assurer le retour de ces navires les compromettra en les exposant aux risques les plus évidents... Vous agréez notre plan de protection pour des convois jusqu'à destination, cela nous en rend encore plus partisans, nous le communiquons aux places de Nantes et de Bordeaux et, de concert avec elles, nous allons tâcher de pénétrer le Ministre de la marine de toute son importance pour l'Etat et le commerce... »

Bordeaux, ayant reconnu la nécessité de ces convois, répondit qu'elle en avait déjà fait la demande depuis quelques jours, tout en pensant qu'ils pourraient tendre à une indemnité à payer au gouvernement.

Nantes, tout en désirant autant que la Rochelle que les navires soient escortés jusqu'à destination, trouva que la situation de la marine royale ne pouvait fournir à ce service. Les juge et consuls de cette place invoquèrent du reste une dépêche de M. de Sartine, du 4 septembre, portant que le roi a approuvé les dispositions proposées par M. de la Touche, pour faire escorter à diverses époques les bâtiments que les négociants seront dans l'intention d'expédier et pour faciliter la rentrée de ceux qui arriveront. On doit se souvenir qu'il s'agissait alors de décaper les navires partant de France et de débouquer ceux partant des colonies, et non point d'une escorte jusqu'à destination.

Sans s'arrêter aux objections des Nantais, la chambre de la Rochelle écrivit à M. de Sartine le 24 septembre, lui faisant remarquer que les pertes augmentent chaque jour, que les primes

d'assurances, de 30 à 35 °/₀, de France aux colonies, et de 35 à 40 °/₀, pour le retour en France, ne permettent plus d'expédier aux colonies, si des escortes jusqu'à destination ne protègent pas la navigation.

M. de Sartine répondit, le 30 septembre, qu'il était impossible de faire droit à cette demande, les époques périodiques devenant un avertissement pour l'ennemi ; que la protection qu'il serait possible d'accorder serait nécessairement faible ; que sans écarter le secours des frégates pour l'entrée et la sortie, le roi était disposé à accorder des forces navales chaque fois que cela sera possible ; que des croisières bien établies, tant dans les mers de l'Amérique que dans celles d'Europe, semblent beaucoup mieux tendre à la sûreté désirée et plus en rapport avec les ressources à la disposition de sa majesté.

Il ne fallait donc plus compter sur des convois directs et se contenter des faibles ressources que le roi pouvait mettre à la disposition du commerce. Lors de la guerre de 1746, il y eut des convois, tandis qu'il n'y en eut pas pendant la guerre si cruelle de Sept-Ans ; aussi, la chambre de la Rochelle regrettait-elle que le ministre ne voulut pas en accorder. Elle ne se rebuta pas et, le 3 octobre, elle écrivit de nouveau à M. de Sartine : « Nous avons osé vous le prédire, à l'instant où la cour de Londres a donné des lettres de marque contre notre pavillon. Ces pertes se réalisent, chaque jour elles deviennent plus considérables... Les assurances sont fermées dans tous nos ports et, à Londres, la seule place où le commerce maritime trouvait encore quelques ressources, vient de monter ses primes à 52 guinées 1/2 °/₀, sur nos bâtiments en retour de nos colonies dans un port du Ponant, et à 78 guinées °/₀, sur ceux qui font leur retour dans un port de la Manche. Il n'y a point de commerce qui puisse supporter de pareilles primes. On ne les vit point à ce prix la guerre dernière, quoiqu'elle fut très malheureuse pour les ports maritimes. Si nos pertes sont décourageantes, l'avenir nous effraye. On nous annonce des armements considérables en Angleterre contre notre pavillon. La lettre originale que nous osons mettre sous vos yeux vous en offrira la vérité... »

Lettre datée de Londres, le 22 septembre 1778, écrite par MM. P. Thellusen et Cie, à M. Daniel Garesché, négociant à la Rochelle.

Le sujet de la présente est pour avoir l'honneur de vous entretenir sur ce qui se passe ici dans les assurances et, vu la circonstance du temps, nous croyons que nos avis seront les bien reçus. Depuis la malheureuse guerre, les affaires sont d'une difficulté extrême, les assureurs demandent des primes qu'on trouve trop chères chez vous et que les prises que font nos corsaires élèvent journellement. De 10 1/2 %, elles sont montées à 15, 20, 25, 30 et 35 et sont aujourd'hui à 42 livres %, avec un retour de 15 %, sur ce qui vient de vos îles avec convoi. Dieu sait combien de temps cela durera. Nous croyons que si l'on veut se faire couvrir ici, il convient de ne pas trop limiter les primes, car l'on court risque de n'être pas couvert et le retour de la réponse trouve ordinairement de l'augmentation.

Nous avons appris hier les prises suivantes : la **Ville du Cap**, la **Minerve**, le **Grand don de Dieu**, la **Sagesse**, tous destinés pour Bordeaux.

Comme le nombre de nos corsaires augmente tous les jours, le risque deviendra plus grand, à moins qu'on ne protège votre commerce plus qu'on ne l'a fait jusqu'à présent. L'on donne 26 3/4 et 31 1/2, même 36 3/4 %, pour les voyages de France aux îles. Il serait à souhaiter que lorsque les souverains veulent faire la guerre, l'on se bornât à la faire aux navires du roi et qu'on laissât les pauvres négociants tranquilles ..

L'**Emulation** vous est prise, ainsi que le **Généreux**, pour le Havre, et l'**Oracle**, de Nantes. Ces prises ont fait encore monter les primes pour chez vous. Voici ce que l'on donne 52 1/2, pour chez vous, et, pour la Manche, 78 1/2.

M. de Sartine, pour parer aux pertes que le commerce faisait et pour faire cesser le découragement qui s'en suivait, informa la chambre de la Rochelle, le 10 octobre, que le roi voulait bien remplir le vœu des négociants de cette place, en donnant aux navires des convois jusqu'aux colonies et réciproquement jusqu'aux ports du royaume. Il ajoutait : « D'après les inconvénients que je vous ai déjà fait connaître de donner à ces convois des époques réglées, les frégates qui pourront y être destinées auront ordre de ne point attendre et de prendre seulement sous leur escorte les navires qui se trouveront prêts à partir... »

Les Rochelais avaient donc gain de cause. La lettre de M. de Sartine se croisa avec celle que la chambre de la Rochelle lui écrivit, sous la date du 10 octobre, portant : « L'escadre du Roi

aux ordres du comte d'Orvilliers était dehors, des frégates particulières observaient dans ces mers une croisière exacte, nos flottes marchandes étaient débouquées à l'Amérique, malgré ces avantages presque tous nos navires sont devenus la proie des croiseurs et vaisseaux ennemis. Que de richesses viennent d'être enlevées au commerce ! Que d'hommes perdus pour l'Etat ! Le patriotisme en gémit. Les pertes du commerce se renouvelleront toujours, si le Roi reste attaché à son plan de protection... Quand les croiseurs anglais ne trouveront pas à capturer dans ces mers, dans celles de l'Amérique, ils iront établir leurs croisières au-delà des caps, en dehors des débouquements et leurs croisières seront toujours funestes à notre navigation. Si vous désirez, Mgr, conserver au commerce les vaisseaux qui lui reste et en ménager les ressources aux colonies, il lui faut des convois jusqu'aux lieux des destinations. Sans convois les ports maritimes ne peuvent plus armer et, avec des convois, ils sont encore capables des plus grands efforts... Vous êtes assez grand, Mgr, pour que nous osions mettre sous vos yeux le plan de protection que l'Angleterre accorde au commerce. Elle lui donne des convois jusqu'aux destinations et ses flottes arrivent dans ses ports. Si l'effet en est heureux pour elle, pourquoi craindrions-nous qu'il ne le fut pas pour nous ? N'avons-nous pas, comme cette rivale, un gouvernement pénétré de l'importance du commerce et de la nécessité de le protéger, et un Ministre qui veille à sa sûreté et à son bonheur ? En adoptant, Mgr, les convois jusqu'aux destinations, il ne faut pas d'époques périodiques de départ : il ne faut pas de convois longtemps attendus et toujours nombreux. Un port offre dix à quinze expéditions prêtes, deux ou trois frégates les conduiront à leur destination. Il en doit être de même aux colonies. Les inconvénients que votre prudence prévoit cesseront alors d'exister, vous vous en apercevrez bientôt à l'ardeur et à l'émulation auxquelles se livreront les négociants des ports maritimes. Les colonies seront toujours alimentées et l'Etat verra souvent rentrer ses frégates pour en disposer suivant ses besoins... »

On voit que la chambre de commerce ne craignait pas de parler vigoureusement au ministre, faisant allusion aux soins mis par

les Anglais à sauvegarder leur commerce, alors qu'en France le gouvernement n'était pas porté à soutenir les efforts de ces citoyens, qui, tout en travaillant pour eux, faisaient fleurir et prospérer les richesses de l'Etat.

Le 13 octobre, la chambre de la Rochelle écrivit de nouveau à M. de Sartine, au sujet d'une flotte riche et nombreuse partie de Saint-Domingue depuis le 10 avril, pour faire son retour dans les ports de Nantes, la Rochelle et Bordeaux. — Notre ruine ou notre bien-être, voilà l'alternative qu'elle nous présente.— Elle ajoutait: « Les flottes précédentes dont le sort a été si malheureux se trouvaient assurées à des primes légères : les assureurs ont donc plus perdu que les armateurs. Mais tout change aujourd'hui, les pertes que ces flottes ont données ont fait monter les primes de 53 à 60 °/₀, sur les vaisseaux attendus des colonies ; de sorte qu'il est aussi dangereux de se faire couvrir à des primes si fortes qu'il est de ne se point faire assurer... Que ce moment est cruel! Qu'il est vivement senti par le commerce et surtout par un des membres de cette chambre, intéressé pour deux navires neufs avec des chargements considérables. Il va donc être décidé de son sort et de celui des places maritimes... Bientôt ces flottes attendues vont atterrir : déjà peut-elles elles se trouvent dans les risques contre lesquels nous réclamons votre protection ; nos inquiétudes redoublent d'y penser... Daignez faire sortir au plus tôt, des ports de Brest et de Rochefort, un certain nombre de vaisseaux et de frégates pour établir, dans les caps et à l'entrée de nos ports, des croisières. Nous osons vous en supplier par tout ce que l'intérêt a de plus pressant... »

Les ordres du ministre pour les convois des flottes marchandes à destination furent transmis à M. de la Touche, qui s'empressa d'inviter la chambre de la Rochelle à faire rassembler dans la rade de l'île d'Aix tous les navires prêts à partir. Le port de la Rochelle manquait d'ouvriers et de marins réquisitionnés pour Rochefort et il devenait difficile aux armateurs rochelais d'agir avec célérité. M. de Sartine avait bien donné des ordres pour qu'on procurât aux armateurs le nombre de matelots dont ils auront absolument besoin pour les navires qu'ils armeront; mais, M. Marchais, intendant de la marine à Rochefort, auquel on en

réclama, se borna à écrire : « Les vues que vous avez de les employer à l'approvisionnement des colonies sont trop louables et trop essentielles pour qu'il ne soit pas pourvu, autant qu'il sera possible dans les circonstances où on se trouve, aux secours dont vous aurez indispensablement besoin : ce sont les instructions du Roi et celles du Ministre... Vous pouvez être assuré que j'y concourrai en tout ce que je pourrai. Je compte que vous ne manquerez pas d'ouvriers : à l'égard des gens de mer, il vous en sera fourni aussi ; mais je dois vous observer que le grand nombre qu'il en faut pour remplir les divers services exige que vous n'omettiez rien pour vous procurer autant d'étrangers, de non classés et d'invalides qu'il est possible d'en rassembler, afin que la quantité de matelots à vous donner pour compléter, puisse vous être accordée, sans que les armements du Roi, dont vous avez réclamé la protection, en souffrent. J'ai à ajouter que la plupart de vos armements les plus importants se font à Rochefort, au port de la Cabane-Carrée, et que toutes les fois que vous avez fait connaître des besoins, il y a été pourvu... »

Cette réponse ne pouvait satisfaire le commerce, qui ne pouvait penser établir une navigation comme celle des colonies avec des matelots non classés et invalides, en un moment où on pouvait avoir besoin de forces pour résister aux attaques de l'ennemi. Les Rochelais, il est vrai, se trouvèrent dans l'obligation d'envoyer leurs plus grands navires à la Cabane-Carrée, faute de pouvoir les faire entrer à la Rochelle, pour se réparer ; mais cela n'était qu'exceptionnellement et ils cherchèrent toujours à s'affranchir de cette pénible obligation (1).

La chambre de la Rochelle ne crut pas devoir relever la *fin de non recevoir* donnée par M. Marchais. Dans le moment, elle était trop préoccupée du sort des navires, qui, partis en août de Saint-Domingue, avaient été abandonnés une fois débouqués par la frégate l'**Inconstante**, rentrée à Brest. Elle sollicita de nouveau M. de Sartine, de faire sortir quelques vaisseaux et frégates, pour favoriser l'entrée de ceux des bâtiments qui auraient pu avoir le bonheur d'échapper à l'ennemi.

(1) Voir : La 2e partie de cet ouvrage : *Etablissements maritimes de la Rochelle*.

Le commerce rochelais ayant apprécié dans plusieurs circonstances, le zèle de M. de la Touche (Louis-René-Madeleine), commandant le **Rossignol**, écrivit à M. de Sartine, le 24 octobre : « Le mérite a toujours un moment heureux, lorsqu'un grand Ministre se plaît à l'encourager, et s'il est flatteur pour le commerce d'Aunis d'avoir à vous entretenir de M. de la Touche fils, lui-même, aimons-nous à le croire, ne sera pas insensible à la reconnaissance de tous les négociants de cette place. Cet officier commande la corvette du Roi le **Rossignol**, bâtiment d'une petite force et d'une marche si inférieure qu'elle contrarie sans cesse les efforts de ce brave officier. Aucun ne l'égale, Mgr, dans la constance des croisières et dans son opiniâtreté à poursuivre les corsaires qui infestent nos côtes ou occupent l'entrée des caps. Il a conservé plusieurs de nos bâtiments et a eu part dans toutes les prises qui ont été conduites ici. Mais, Mgr, combien n'est-il pas fâcheux pour nous et pour la gloire de ce jeune officier que son vaisseau trompe toujours son zèle et son courage ! Presque tous les corsaires sont meilleurs voiliers que le **Rossignol** et il poursuit souvent en vain une proie dont il serait certain de s'emparer. Puisque vous avez assuré votre protection au commerce, permettez-nous de vous faire connaître M. de la Touche fils comme un de ses plus ardents protecteurs et comme ayant mérité le commandement d'une frégate qui, par sa force et sa marche, justifiera de nouveau auprès de vous ce que nous osons vous prédire de cet officier. Il sait, Mgr, que la vraie place d'un marin est à la mer ; qu'une croisière n'est pas une vaine station à la vue des côtes ; qu'il est inutile qu'une frégate sorte la veille du jour qu'elle se propose de rentrer, et il promet à la marine du Roi des talents qui feront sa gloire et que déjà il exerce avec succès. En lui confiant un commandement plus important, vous en hâterez, Mgr, le développement et donnerez au commerce en général et à celui de cette place en particulier un défenseur digne de sa confiance et qui bientôt méritera la vôtre... »

Nommé le 14 mai 1779 au commandement de la frégate l'**Hermione** (1), dès sa première sortie, il captura deux corsaires.

(1) Louis-René-Madeleine Levassor, comte de la Touche-Tréville, né à Rochefort le 3 juin 1745, devenu enseigne, entra dans les mousquetaires ; depuis, capitaine de cavalerie, il fut aide de camp

La chambre fière de ce succès en informa M. de Sartine qui lui répondit, le 19 juin : « J'ai appris avec plaisir que M. de la Touche le fils a pleinement justifié le choix du Roi et vos présages, et qu'en répondant à la confiance et aux intentions de Sa Majesté, il a protégé efficacement le commerce. Je suis surtout fort aise que la chambre de la Rochelle ait particulièrement à s'en louer... »

Les alarmes du commerce allaient toujours en augmentant, aussi la chambre de la Rochelle écrivit-elle à M. de Sartine, le 1er décembre 1778 : « Pourquoi faut-il que l'Etat ait reconnu si tard l'importance de donner au commerce des convois jusqu'aux colonies et réciproquement jusqu'aux ports du royaume ? Il lui eut conservé bien des richesses dont lui-même retirerait aujourd'hui des avantages infinis. Vous connaissez le sort des deux flottes sorties de Saint-Domingue en août dernier pour nos divers ports : il ne pouvait être plus malheureux, puisqu'elles ont été entièrement interceptées par l'ennemi. On a les mêmes craintes sur la flotte de 18 bâtiments partie du Cap le 25 septembre dernier et abandonnée comme les autres par la frégate du Roi la **Dédaigneuse**. Tant de malheurs alarment d'avance sur celle dont on est au moment d'apprendre le départ de Port-au-Prince. Elle portera le dernier coup aux ports maritimes. Les assurances sont fermées partout sur nos vaisseaux en retour des colonies. On offre inutilement 60 °/₀ pour en retirer 40. Donner davantage c'est tout perdre... Jamais le commerce n'a éprouvé une crise aussi vive ; elle est incroyable, quand on réfléchit sur les ressources de la nation et que l'on considère la marine formidable que l'Etat peut faire agir avec tant d'avantages. Il ne faut pas vous le taire, le commerce maritime n'est peut-être plus capable que d'efforts faibles et impuissants pour alimenter les colonies... Le sort des colonies réside donc particulièrement aujourd'hui dans vos

du gouverneur de la Martinique, passa aux îles du Vent à l'état-major du commandant. Il fut réintégré dans la marine, en 1772, comme capitaine de brûlot. Nommé lieutenant de vaisseau en 1777, il commanda le **Rossignol**, puis l'**Hermione**. Il devint député de la noblesse de la sénéchaussée de Montargis et nommé contre-amiral le 1er janvier 1793. Destitué le 3 octobre 1793, il fut rappelé à l'activité le 10 novembre 1795 et, en 1802, il fut nommé commandant supérieur des forces navales à Saint-Domingue. Chevalier de la légion d'honneur en 1803 et la même année vice-amiral ; il fut fait grand officier de la légion d'honneur en 1804, année de sa mort, en rade de Toulon, à bord du **Bucentaure**. Il fut inhumé sur le sommet du cap Sicié.

soins : c'est d'eux qu'elles doivent attendre une subsistance que le commerce lui eut procurée, pour peu qu'il eut ressenti les efforts de la protection dont vous avez cherché à le couvrir... »

Le 15 décembre, elle écrivit de nouveau à M. de Sartine : « Nos ennemis nous alarment. Les derniers avis de Londres, du 1er de ce mois, nous apprennent que les assurances, sur nos vaisseaux en retour de nos colonies, sont montées à 63 guinées °/₀, parce qu'on venait d'apprendre que l'escadre anglaise, en Amérique, guettait notre convoi de Port-au-Prince et qu'elle croisait dans ces parages pour l'intercepter... »

Le 25 décembre, M. de Sartine se borna à répondre: « Le Roi est toujours occupé des mesures à prendre pour assurer la navigation des navires du commerce et Sa Majesté a lieu de se flatter que ses vues à cet égard seront remplies... »

A cette dépêche, la chambre de la Rochelle répondit le 2 janvier 1779 : « Nos inquiétudes sont adoucies... Le convoi qui se réunit à l'île d'Aix est bien intéressant pour l'Etat, le commerce et les colonies: c'est le dernier effort du patriotisme. L'escorte du vaisseau le **Fier** de 50 canons et d'une ou deux frégates est bien faible pour faire naviguer ce convoi sans crainte. L'ennemi est bien armé, il est partout : l'escadre qu'il a dans ce moment devant Saint-Domingue peut exposer ce convoi aux risques les plus évidents. Nous ignorons les précautions heureuses que votre sagesse vous aura fait prendre pour son atterrage, mais l'intérêt de l'Etat, votre gloire même, Mgr, nous porte à vous faire connaître les craintes du commerce. Nous le faisons avec la douce confiance que vous nous avez inspirée... »

En Amérique, le lieutenant général d'Estaing, élevé au grade de vice-amiral, avait sous ses ordres une flotte et était chargé de s'emparer de celle de l'amiral Howe. Les sentiments généreux de d'Estaing, son intrépidité, sa parfaite droiture, son affabilité lui avaient valu de réelles sympathies; mais, si l'on respectait son caractère, on n'oubliait pas l'origine de sa carrière et l'on se méfiait de ses talents de marin.

Dans les mers d'Europe, nous avions le lieutenant général d'Orvilliers qui, malgré ses 70 ans, avait conservé toute la vigueur

de son intelligence et passait, à juste titre, pour l'un des meilleurs officiers généraux, sinon pour le premier manœuvrier.

Il se rencontra avec l'escadre de l'amiral Keppel et lui livra un combat, à l'entrée du canal de la Manche, dit combat d'Ouessant, où il n'y eut perte d'un seul vaisseau d'aucun côté. Les Français eurent de cette bataille l'équivalent d'une victoire, tandis que les Anglais considérèrent cet engagement comme une véritable défaite, par la certitude d'avoir trouvé cette fois des égaux dans l'art nautique..

L'armée navale française reprit la mer et croisa pendant un mois, entre les côtes méridionales de la Grande-Bretagne et le cap Finistère ; mais, Keppel, qui avait aussi remis sous voiles, ne se montra nullement désireux de la rencontrer.

Dans l'Inde, le capitaine Tronjoly n'avait pas eu des forces suffisantes pour s'opposer à la prise de Pondichéry et de quelques comptoirs que la France possédait sur les côtes de l'Hindoustan.

Telle était notre situation à la fin de l'année 1778.

Le 4 janvier 1779 plusieurs armateurs de la Rochelle présentèrent à la chambre de commerce la requête suivante :

Sur vos invitations à remplir le désir de M. de Sartine et comme zélés citoyens, nous avons pris plusieurs actions sur divers corsaires armés en différents ports et, notamment, sur le **Comte d'Orvilliers**, capitaine des Moulins, armé par P. Bertrand, de Saint-Malo.

Cet armateur nous donne avis que son corsaire avait arrêté un navire de construction anglaise, sous pavillon biscayen, et reconnu de bonne prise, faisant l'interlope pour compte ennemi. Il l'avait ameriné ; mais il en avait été séparé, ayant eu à soutenir un combat vigoureux contre un cutter anglais, ce qui l'a obligé de relâcher au Havre pour se réparer, où il a appris que sa capture s'était perdue sur la côte d'Angleterre. Ce qu'il y a de bien malheureux, c'est que, peu de jours après, son corsaire a été arrêté par ordres supérieurs et que le s^r^ des Moulins fut mis en prison : cela sur la simple déposition du capitaine espagnol et le faux exposé qu'il a fait à l'amirauté dudit lieu.

Nous vous prions très instamment, Messieurs, de nous étayer de votre protection auprès de M. de Sartine, pour demander la liberté du s^r^ des Moulins et main-levée du corsaire, afin qu'il puisse suivre sa mission et réparer le malheur qu'il a éprouvé; car ces circonstances fâcheuses ne peuvent que porter un préjudice considérable à cette entreprise et ruiner même l'armement...

Signé : Audouin Berthault ; Beltremieux ; A. Bernon et P. Garreau ; P. Borde ; Aug. Bridault ; J. Carayon fils aîné ; R. Cheneusac ; Dumoustier frères et de Jarnac ; B. Giraudeau ; Jacq. Guibert ; E. Joly ; veuve Marc-Antoine Lefebvre et fils ; Meschinet de Richemond fils ; E.-I. Rasteau fils ; Roudès ; Serres ; N. Suidre ; L. Vivier ; Elie Vivier ; Emm. et Nicolas Weis et fils.

Sur les instances de la chambre de commerce et sur ordre du roi, la liberté fut rendue au capitaine Fourguex des Moulins et au corsaire le **Comte d'Orvilliers**, et il lui fut permis de reprendre le cours de ses opérations.

Nous n'avons rien trouvé sur les motifs de cette arrestation.

Nous avons dit précédemment qu'un corsaire était en armement à la Rochelle. Nous supposons qu'il s'agissait du **Baron de Montmorency**, navire appartenant à MM. Dumoustier frères et de Jarnac. Ce ne fut pas sans grandes difficultés que ce bâtiment put trouver un équipage, les matelots manquant partout, pris pour le service du roi. Des démarches furent tentées près de M. Marchais et M. de la Touche pour obtenir 15 hommes afin de compléter l'équipage du **Baron de Montmorency**, le port de Rochefort ayant levé pour le service du roi tous les matelots de la Rochelle. M. Marchais prétendit qu'il lui était de toute impossibilité de destiner à ce corsaire aucun matelot. M. de la Touche, toujours très courtois dans ses réponses à la chambre de commerce, répondit le 4 février 1779 : « Il nous manque plus de 300 matelots pour l'entier armement de nos trois vaisseaux pour lesquels la plus grande diligence est ordonnée et nous n'en n'avons pas un seul pour la flûte le **Compas**, la corvette le **Rossignol** et quatre chaloupes canonnières que j'ai ordre d'équiper. On attend des secours de plusieurs quartiers et je serai très attentif à ce que la distribution en soit faite de manière que le commerce puisse s'en ressentir. Il nous est recommandé de protéger l'armement du **Fier Rodrigue** et de la **Comtesse de Brionne** : le **Baron de Montmorency** ne nous sera pas moins intéressant et nous mettrons dans la répartition des hommes une économie qui me fait espérer qu'on pourra vous fournir le nombre qui vous est nécessaire ; mais je ne dois attendre que du temps la satisfaction de vous rendre ce service... »

Cette promesse put-elle être réalisée ? C'est ce que nous ignorons. Le mémoire ci-après nous montre que l'équipage du **Baron de Montmorency** était composé de gens peu disciplinés et qui, comme pendant les guerres précédentes, n'était qu'une réunion de gens sans aveu, prêts à piller et alléchés par la part dans les prises qu'ils pourraient faire.

Mémoire de MM. Dumoustier frères et de Jarnac sur les entraves qu'ils ont essuyées dans l'armement en course de leur corsaire, appelé le « BARON DE MONTMORENCY » (1).

Est-il permis, à des négociants qui, dans leurs opérations, n'ont jamais cherché qu'à montrer leur amour pour la patrie et leur désir de devenir des citoyens utiles, de mettre sous les yeux de leurs compatriotes combien d'entraves ils viennent d'éprouver dans leur dernière entreprise, une de celles, cependant, auxquelles S. M. a donné toutes sortes d'encouragements? Pourrait-on leur faire un crime de se plaindre lorsque leur fortune est sacrifiée et que la cause de leur ruine est uniquement dans le peu de soutien de la part de ceux qui inspectent ces sortes d'opérations.

Nous n'avancerons rien qui ne soit connu de toute la place de la Rochelle et nous prions MM. les Directeur et Syndics de la chambre de commerce, sous les yeux desquels nous avons particulièrement en vue de mettre cet exposé, d'en peser la conséquence et de faire au Ministre les représentations qu'ils jugeront convenables pour le prier de lever les obstacles qui ne peuvent qu'entraîner la perte du commerce maritime et qui contrarient ses intentions et les ordres de S. M., telles qu'elles sont énoncées dans sa déclaration du 24 juin dernier.

Sitôt que cette déclaration a été connue, nous avons été animés du désir de répondre aux vues du gouvernement : nous avons proposé à nos concitoyens une souscription pour armer un corsaire et la plupart aussitôt s'y sont intéressés. Nous avons travaillé, sans délai, à cet armement et n'avons rien négligé pour le mettre en état, non seulement de ne pas craindre des ennemis de sa force, mais encore d'attaquer et battre des navires plus grands et plus forts en canons que lui.

Nous ne parlerons point des premières difficultés sans nombre que nous avons éprouvées pour former l'équipage de ce navire et le mettre dehors : nous sommes persuadés que ce qui aurait, jusqu'à ce moment, pu paraître mauvaise volonté et désir de contrarier notre expédition de la part de M. Bertet, commissaire aux classes, n'était qu'une impossibilité de sa part à satisfaire à nos diverses demandes.

Les démarches qu'il avait faites à son arrivée à la Rochelle auprès du

(1) Navire de 200 tonneaux, capitaine Micheau.

commerce et, en particulier, auprès des armateurs devaient nous convaincre que jamais il n'aurait l'intention de leur susciter des entraves; qu'il favoriserait, au contraire, la marine marchande autant que les devoirs de sa place et le service de S. M. le lui permettraient. C'était tout ce que le commerce pouvait lui demander et, en se conduisant ainsi, il aurait sûrement répondu aux intentions du ministère.

Ce que nous éprouvons, aujourd'hui, devient intéressant pour le commerce en général. Nous sommes l'exemple fâcheux qui doit être mis sous les yeux du Ministre éclairé qui nous gouverne. Nous osons espérer que sa sagesse portera, s'il le faut, nos plaintes jusqu'au pied du trône, pour qu'une justice prompte et sévère empêche que pareil événement n'arrive jamais.

Sitôt la relâche de notre corsaire que la révolte de l'équipage entier avait occasionnée, nous avons déposé, au greffe de l'Amirauté et au bureau des classes, les procès-verbaux des officiers-majors qui constatent cette rébellion et ceux de l'équipage même qui l'avouent, en y donnant pour motif qu'il pense sa croisière finie.

M. Bertet s'est emparé de suite de cette affaire, a prétendu qu'il n'appartenait qu'à lui de discipliner cet équipage et de le faire rentrer dans le devoir : en conséquence, il a envoyé à bord un archer de la marine avec ordre de lui envoyer les officiers mariniers et un homme de chaque classe de l'équipage et défense d'ailleurs à tous autres de sortir du navire. En débarquant, il a fait prendre ces hommes par des fusiliers qui les ont conduits chez lui, d'où il était convenu qu'il les ferait conduire en prison pour les renvoyer, le lendemain, à bord ; mais il changea tout à coup de façon de penser, les laissa libres, renvoya la garde qui les lui avait mené, sans donner, d'ailleurs, aucune décision sur le motif de cette rébellion. Cet aveu tacite de laisser ces hommes impunis n'a fait, comme il est facile de le penser, qu'augmenter la mutinerie. Lorsque nous fûmes lui témoigner notre surprise à cet égard, il nous répondit que, quoiqu'il connut bien que cet équipage était coupable, il ne voulait pas prendre sur lui de le faire rentrer dans son devoir, qu'il venait d'en instruire le conseil de la marine à Rochefort et qu'il n'agirait que d'après les ordres qu'il attendait; qu'au surplus, quoique ces hommes étaient en liberté qu'il les trouverait bien quand il voudrait. Il nous a donc fallu attendre pensant que, sitôt qu'il serait autorisé à faire rembarquer ces hommes, les ordres qu'il donnerait à ce sujet feraient cesser la mutinerie de tout l'équipage et le forcerait de suite à finir sa croisière ainsi qu'il nous le faisait espérer.

M. Marchais, ordonnateur à Rochefort, répondit le 1er de ce mois et ordonna à M. Bertet de remettre cette affaire à la décision de MM. les officiers de l'Amirauté, le conseil de la marine ne pouvant, ni ne devant en connaître. Voilà trois jours écoulés sans savoir à quoi nous en tenir. On se persuade facilement combien de pareils retards sont onéreux. Si M. Bertet eut connu l'étendue de ses droits, nous n'eussions pas éprouvé cette continuité de frais.

En conséquence des ordres reçus de M. Marchais, il envoya le lendemain les hommes qu'il avait fait descendre de notre navire devant MM. les juges de l'amirauté, qui, après les avoir entendus, ont rendu une ordonnance qui fixe le temps de la course qui leur reste à finir à 35 jours et leur ordonne de le compléter, sous peine d'être punis aux termes de l'ordonnance. Cette sentence a été lue à bord du corsaire, et affichée au grand mât, l'équipage s'en est moqué en persistant toujours dans son refus et de rendre même le service ordinaire pour mettre le navire dans une rade sûre.

Voilà une insubordination manifeste. Nous en avons prévenu MM. les juges de l'amirauté, leur demandant de faire exécuter leur ordonnance méprisée jusqu'à ce moment. Les nouveaux procès-verbaux faits à bord du navire au sujet de cette nouvelle mutinerie ont été comme les précédents déposés à leur greffe. Notre fonction est remplie, nous ont répondu ces juges, nous avons ordonné, mais nous n'avons pas la puissance exécutrice et il n'est pas possible de faire le procès à 130 hommes : de là il résulte que la rébellion de cet équipage et leur désobéissance aux lois va rester impunie, que notre expédition sera manquée étant forcés de désarmer notre corsaire pour lequel nous avons fait des frais et des dépenses énormes.

L'arrivée de M. de la Motte-Piquet dans nos rades avait ranimé notre espoir. Le s[r] Micheau, capitaine de notre corsaire, s'est rendu à son bord, le 6 de ce mois, pour lui porter plainte contre son équipage, lui demander une punition exemplaire pour les mutins et enfin le solliciter de le mettre, par son autorité, à même de finir sa croisière. Il porta à M. de la Motte-Piquet une lettre de M. Valin, procureur du roi à l'amirauté, conçue en ces termes : *M., j'ai l'honneur de vous informer que l'équipage du corsaire le* **Baron de Montmorency**, *de ce port, ayant obligé le s[r] Micheau, capitaine, à relâcher presqu'aussitôt sa dernière sortie, sous prétexte que leur croisière allait finir, les officiers mariniers et trois hommes pris dans les différentes classes dudit équipage ont été mandés par M. Bertet qui a informé aussitôt M. Marchais, ordonnateur à Rochefort, de cette désobéissance. M. Marchais, en réponse, lui ayant marqué que c'était aux officiers de l'amirauté à prononcer sur ce refus de l'équipage constaté par des procès-verbaux, les officiers mariniers et autres descendus à terre, ayant été entendus et fait valoir leurs raisons, le 2 du présent mois, il est intervenu, sur mon réquisitoire, pour le maintien de l'ordre et de la subordination, une ordonnance qui fixe le temps qui reste à expirer de la croisière et condamne ledit équipage à le remplir. Au mépris de cette ordonnance qui a été lue et affichée à bord, il persiste dans son refus et de rendre même le service ordinaire pour mettre le navire dans une rade plus sûre. J'ai cru, M., devoir vous rendre compte de cette désobéissance, dont le s[r] Micheau va vous porter ses plaintes, et réclamer, pour lui et pour l'intérêt de ses armateurs, votre autorité et votre protection contre cet équipage mutiné. Je suis avec un profond respect, etc...*

Nous pensâmes devoir aussi recourir directement à l'autorité de M. de la

Motte-Piquet, nous hasardâmes donc de lui adresser la lettre suivante, dont M. Micheau fut pareillement porteur :

M., nous avons l'honneur de réclamer votre protection et votre autorité pour éviter la perte où nous expose l'insubordination qui règne à bord de notre corsaire et qui a forcé le capitaine de relâcher. M. Valin, procureur du roi à l'amirauté, a l'honneur de vous faire part de cette mutinerie. Nous vous aurons, M., une éternelle reconnaissance si vous daignez par vos ordres, faire finir la croisière de notre navire, sur lequel une partie de notre fortune est exposée. Nous sommes avec respect, etc...

Voici l'unique réponse de M. de la Motte-Piquet :

Je soussigné certifie que le s[r] *Micheau, capitaine du corsaire le* **Baron de Montmorency**, *m'a apporté deux lettres à moi adressées, l'une de M. Valin, procureur du roi à l'amirauté, l'autre de MM. Dumoustier frères et de Jarnac, armateurs dudit bâtiment, et que je n'ai aucune réponse à y faire, puisqu'il y a une information commencée devant le siège de l'amirauté. A bord de l'***Annibal**, *le 6 mai 1779. Signé : de la Motte-Piquet.*

Nous ne nous permettrons ici aucune réflexion. Nous dirons seulement que les instances que le s[r] Micheau crut pouvoir se permettre auprès de M. de la Motte-Piquet pour obtenir sa protection et la justice qu'il était venu lui demander n'eurent aucun autre effet.

Tout appui nous étant ainsi refusé, quel parti nous reste-t-il à prendre ? Nous pensons qu'il n'y a point à balancer. Nous venons de présenter requête à MM. les officiers de l'amirauté pour être autorisés à faire entrer dans le port notre corsaire, le moindre délai pouvant devenir dangereux autant qu'il entraînerait de frais. Ce que nous retirerons de ce navire sera bien peu de chose ; mais, enfin, il faut éviter une perte totale, c'est la seule ressource qui nous reste.

On prévoit facilement les inconvénients qui peuvent résulter de l'impunité d'un équipage révolté au point de contraindre son capitaine de relâcher, qui, ne pouvant faire exécuter ses ordres, n'avait que sa bonne volonté, ses représentations et celles de son état-major, composé de huit officiers, à leur opposer ; mais, encore, jusqu'à mépriser l'ordonnance des juges de l'amirauté qu'il avait réclamée. On a présenté comme impossible de faire le procès à 130 hommes : il nous conviendrait mal de développer ici des moyens pour faire un exemple malheureusement trop nécessaire. Nous sommes déjà trop grévés pour mettre à notre charge une pareille procédure et il semblerait que c'est au ministère public à poursuivre la punition de cette mutinerie sans exemple, autrement quel armateur osera désormais mettre un navire dehors : l'événement qui nous ruine, en se répétant, le menace d'un même sort. Signé : DUMOUSTIER frères et de JARNAC.

La chambre de commerce écrivit, le 15 mai 1779, à M. de Sartine : « Si jamais une expédition maritime a été contrariée et

sans protection, c'est celle du corsaire le **Baron de Montmorency.** L'émulation que vous avez excitée la fit diriger contre les ennemis de l'Etat : chacun s'empressa d'y prendre part pour marquer son zèle et concourir à vos vues. On s'attendait, Mgr, que tout allait être faveur et protection pour ce premier armement. On a été bien trompé... D'abord un équipage faible et mauvais fourni avec beaucoup de peine, ensuite soulèvement de ce même équipage... La révolte reste impunie et l'armateur perd son armement. Ce dénouement aussi cruel que la prise même du corsaire en est plus sensible aux intéressés. Il est inouï et sans exemple que deux tribunaux, à qui on a soumis la sûreté et la tranquillité de la navigation, n'aient pu empêcher ni punir une révolte. Qui osera aujourd'hui armer en course et former la moindre expédition, si elle doit dépendre du caprice d'un équipage ? Le commerce de toutes les places, intimidé de ces exemples, a besoin d'être rassuré. Nous osons, Mgr, en faire l'ouvrage de votre sagesse et, de la protection que vous lui donnez, nous gémissons de voir toujours sans effet pour lui les vues bienfaisantes que vous déployez pour sa prospérité... »

Nous ignorons quelle suite fut donnée à cette affaire et même si M. de Sartine répondit à la lettre de la chambre. Nous devons croire que les armateurs Dumoustier frères et de Jarnac en eurent assez de leur tentative de corsaire ; car, on trouve que le **Baron de Montmorency** fut mis en déclaration, le 19 novembre 1779, pour Saint-Domingue.

Cependant ce corsaire avait fait dans sa sortie la prise du navire anglais la **Fanny**, de Londres, du port de 130 tonneaux environ, chargé de diverses marchandises, qui furent mises en vente à la Rochelle, ainsi que le navire, agrès et apparaux, à la requête des armateurs de ce corsaire, les 26 avril et 1er mai 1779.

Cette guerre donna lieu à bien des procès en matière de prises et notamment à celui dont nous allons parler au sujet du droit de recousse.

Le 28 septembre 1778, l'**Aquilon**, commandé par le capitaine Lavigne Buisson, revenait de l'Inde. Parvenu à 60 lieues de l'île de Groais ou de Groix, il fut rencontré par un corsaire anglais qui

lui ordonna de mettre son canot à la mer et fit sur lui une décharge de son artillerie et de sa mousqueterie.

Le capitaine de l'**Aquilon** ignorait que l'on fût en guerre : le gros temps l'ayant obligé de fermer ses sabords et de mettre ses canons à la serre. Il donna sur le champ les ordres pour le combat.

Le feu du corsaire continuant, il reconnut bientôt que son navire n'était pas en état de soutenir le combat et même que l'Anglais pouvait ne l'attaquer que parce qu'il le prenait pour un américain. Cette espérance lui fit croire qu'il en serait quitte pour souffrir une visite et se détermina à mettre son canot à la mer.

Vingt-deux fusiliers anglais furent envoyés à son bord, tandis qu'il passait avec quelques hommes de son équipage sur le corsaire ennemi.

Alors les vaisseaux du roi le **Vengeur** et la **Belle-Poule**, attirés par le bruit du combat, parurent avec le jour et attaquèrent le corsaire, dans le moment où il faisait ses dispositions pour amariner l'**Aquilon**.

Presque tout l'équipage de ce navire était resté libre à son bord. On profita du secours qui se présentait : les vingt-deux soldats anglais furent désarmés, mis à fond de cale et le pavillon fut relevé.

Les vaisseaux du roi ne tardèrent pas à s'emparer du corsaire. Les hommes de l'**Aquilon** qui y étaient passés lui furent renvoyés et les officiers de ce navire rendirent les vingt-deux anglais qu'ils avaient désarmés. Les vaisseaux du roi convoyèrent l'**Aquilon** jusqu'à l'île de Groix, et le 5 octobre il entra dans le port de Lorient.

Le jour même, le capitaine fit son rapport au bureau de l'amirauté de Vannes établi à Port-Louis et depuis il confirma sa déposition devant les juges de l'amirauté. Ni lui, ni même les commandants des vaisseaux du roi n'avaient pensé que le secours prêté à l'**Aquilon** dût donner lieu au droit de recousse ; mais, depuis, on leur suggéra l'idée qu'ils pouvaient se mettre au rang des corsaires ordinaires et demander le tiers du navire qu'ils avaient empêché d'être pris. Le 21 octobre 1778, sans entendre les armateurs, un jugement du conseil des prises donna main-levée du navire, contre paiement préalable du tiers dudit navire,

agrès, apparaux et de son chargement, pour droit de recousse, aux s[rs] d'Amblemont et de la Clocheterie, commandants le **Vengeur** et la **Belle-Poule**.

Les armateurs de l'**Aquilon**, Bouffé père et fils, de Paris, Lebreton de Blessin et Dessaudrais Sebire, de Saint-Malo, présentèrent requête au conseil royal des finances pour être reçus appellants de ce jugement et faire réformer la disposition qui les privait du tiers de leur navire. Un arrêt du 8 novembre suivant reçut leur appel et ordonna que leur requête serait communiquée à M. le procureur général au conseil des prises.

La sentence sur cet appel nous est inconnue. Le jugement du conseil des prises nous a paru assez extraordinaire pour qu'il en soit parlé ici, alors que les lois du royaume n'accordaient plus le droit de recousse aux vaisseaux du roi. La dignité du prince et la gloire de l'armée navale ne devaient-elles pas être blessées de ce que les secours aux navires du commerce soient payés en argent? Les honneurs militaires, les appointements, les gratifications, les pensions n'étaient-ce pas les seules récompenses dignes des officiers du roi.

Dans l'espèce y avait-il recousse ou simplement secours? Et comment expliquer, s'il y a eu recousse, que les vaisseaux du roi se soient bornés à escorter l'**Aquilon** et non à le traiter comme une proie.

Les appelants, du reste, prétendaient que, même dans le cas de recousse, le tiers du navire ne pouvait appartenir aux vaisseaux du roi.

Les habitants des côtes avaient autrefois regardé comme un droit de piller les effets naufragés et de tuer les malheureux qui en étaient propriétaires. Le souverain lui-même profitait du malheur de tout étranger qui échouait sur nos rivages et il se faisait payer par ses sujets les secours que ses vaisseaux pouvaient leur porter. La dernière trace de cette jurisprudence est l'article 61 de l'édit de 1584.

Cet édit rendu dans le temps où les guerres de la ligue avaient entraîné la subversion du royaume, fut réformé sous Louis XIV, et quoique l'article 8 du titre des prises de l'ordonnance de la marine de 1681, soit pris, presque mot à mot, de l'article 61 de

l'édit de 1584, on évita dans la nouvelle loi d'insérer le droit de recousse en faveur des vaisseaux du roi.

L'omission, suivant toute apparence, dit Valin, a été faite à dessein : *puisque, depuis ce temps-là, le roi a toujours été dans l'usage de faire la remise du profit de la recousse faite par ses vaisseaux, que le navire pris soit resté plus de vingt-quatre heures en la possession de l'ennemi ; sa majesté ne voulant pas profiter du malheur de ses sujets.*

Au surplus, l'ordonnance du roi du 28 mars 1778 sur les prises faites par les vaisseaux, frégates et autres bâtiments de sa majesté ne mentionnait nullement le droit de recousse en leur faveur.

Ce ne fut qu'en 1779, et sans doute à la suite de procès nombreux, qu'une ordonnance fut rendue, le 15 juin, portant que toutes les reprises appartiendraient au roi, à raison du tiers de la valeur du navire et de sa cargaison, si la reprise a lieu dans les 24 heures, et, de la totalité, si la reprise a lieu plus de 24 heures après ; sans que les états-majors puissent y rien prétendre, se réservant d'accorder aux équipages une gratification proportionnée à la valeur du bâtiment repris et de sa cargaison, comme aussi de donner aux états-majors des vaisseaux qui auraient fait les reprises et qui auraient eu occasion de se distinguer par des actions de valeur, des grâces ou récompenses.

Louis XVI faisait donc revivre en sa faveur des dispositions auxquelles Louis XIV et Louis XV avaient renoncé.

Revenons aux convois des navires marchands.

Le 20 février 1779, M. de la Touche prévint la chambre de commerce qu'il y aurait incessamment un convoi pour les colonies. Le 23 février, il lui fut répondu que les navires prêts à partir étaient les **Trois-Henriette**, le **Fort**, l'**Alexandre** et une goëlette, tous pour les colonies françaises. « Ce petit nombre de navires est une suite du découragement qui naît des pertes considérables que notre navigation a faite et ne cesse de faire. Elles sont au comble, par la station d'une escadre anglaise devant Saint-Domingue, qui intercepte toutes les expéditions d'Europe... »

Les **Trois-Henriette** était armé par de Baussay et G. Thouron ; le **Fort**, par J. Guibert ; et l'**Alexandre**, par Admyrauld fils aîné..

Le 23 février, la chambre écrivit à M. de la Touche, se plaignant : qu'environ 100 navires partis de Saint-Domingue vers le 5 janvier, n'avaient été convoyés que jusqu'au débouquement ; que l'état était exposé à perdre encore une quantité considérable de navires et le commerce de France à voir l'ennemi s'enrichir de plus en plus de ses dépouilles ; que dans une crise si désespérante, il faudrait que la marine du roi fît un mouvement pour diminuer aux atterrages le danger qui menace cette flotte abandonnée à l'avidité des corsaires.

Malgré toutes les promesses d'escorter de terre à terre les convois marchands, les navires de l'état se bornaient à les débouquer. M. de la Touche, qui s'intéressait toujours au sort du commerce, s'empressa de répondre : « La nouvelle du départ de 80 navires du commerce de Saint-Domingue, m'affecte réellement, et je vais employer avec le plus grand empressement tous les moyens qui dépendront de moi pour les sauver des mains des ennemis. Le Ministre vient de m'autoriser à envoyer au devant de ces navires tous les bâtiments de guerre qui sont à ma disposition. Je leur donnerai ordre de croiser particulièrement depuis le 46° jusqu'à la côte d'Espagne, et de voir, le long de cette côte, si quelques-uns de vos navires ne s'y seraient pas retirés. On expédie aussi quelques bâtiments de Brest pour la même mission. »

M. de Sartine, de son côté, écrivit à la chambre de commerce, le 28 février : « J'ai reçu les lettres que plusieurs chambres m'ont écrites, au sujet des bâtiments français partis de Saint-Domingue au commencement du mois de janvier. Les ordres que j'ai adressés aux administrateurs des colonies pour faire convoyer les bâtiments marchands jusqu'en France sont des 13 et 19 octobre ; mais les vents contraires ont retenu dans le port, jusqu'aux premiers jours de novembre, la frégate employée pour les porter dans les différentes îles. Je suis bien certain qu'ils étaient parvenus à la Martinique avant le mois de janvier, puisqu'on m'en a accusé la réception par une lettre datée de la fin de décembre, en ajoutant que quelques navires de la Martinique et un plus grand nombre de la Guadeloupe, ont refusé d'attendre que les circonstances permissent de les faire convoyer jusqu'aux ports de

France, et ont préféré profiter de l'escorte donnée jusqu'aux débouquements seulement, par deux corvettes qui avaient été expédiées. La frégate partie au commencement de novembre n'était point encore arrivée à Saint-Domingue à l'époque du départ des navires du Port-au-Prince et du Cap. Il paraît cependant que le seul convoi du Port-au-Prince aura été laissé après le débouquement. 34 navires français sont partis du Cap le 11 janvier, sous l'escorte de la frégate la **Concorde** et de la flûte la **Ménagère**, à qui M. Dargout a donné l'ordre de conduire ces navires jusqu'en France. Le capitaine de la frégate arrivée à Brest m'a marqué qu'un coup de vent l'a séparé de son convoi dans la nuit du 5 au 6 de ce mois, par ...° 40' de latitude et 48° 1' de longitude et qu'il n'en a eu depuis aucune connaissance. Je ne puis que gémir des contrariétés imprévues opposées par les éléments à mes soins pour la protection du commerce. Il serait superflu de s'appesantir sur le mal : l'essentiel est d'en prévenir les effets, et, en conséquence, je me suis hâté de donner des ordres tant à Brest qu'à Rochefort, pour faire sortir, sur le champ, les forces dont je pouvais disposer, afin qu'elles favorisent l'arrivée des navires qui sont à la mer. Vous voudrez bien faire part de ces dispositions aux négociants de votre place et les assurer de tous mes soins pour la protection due au commerce, et de la douleur que j'ai d'apprendre qu'une grande quantité de navires soit partie de Port-au-Prince sans convoi, et que la division du Cap ait été malheureusement séparée du sien... »

A cette dépêche, la chambre de la Rochelle répondit le 13 mars : « Nous voyons avec reconnaissance, par la dépêche dont vous nous avez honorée le 28 février, que les malheurs inouïs du commerce intéressent votre sensibilité et vos soins. Jamais il n'a fait de pertes aussi cruelles dans un aussi court espace de temps et jamais on n'a vu des familles aisées, sans autres entreprises que des assurances dont les primes semblaient bien au-delà des risques, ruinées et sans ressources, dès les premiers actes d'hostilité. Puissent, Mgr, ces pertes se réparer un jour, mais dix ans d'un commerce florissant suffiront à peine à rétablir des fortunes détruites en trois mois. Il semble, Mgr, que toutes les fatalités se réunissent aujourd'hui contre nous. Vous donnez des ordres pour

faire convoyer de terre à terre et des contretemps s'opposent à ce qu'ils arrivent aux colonies avant le départ de nos vaisseaux. M. Dargout, commandant à Saint-Domingue, pressentant la nécessité des convois, donne deux frégates du Roi aux bâtiments en partance du Cap, et un coup de vent les force d'abandonner à la merci de l'ennemi le dernier espoir du commerce. Enfin, Mgr, à la première nouvelle de cet abandon, vous ordonnez qu'il sorte de Brest et de Rochefort des vaisseaux de la marine royale pour ramasser les débris de ces flottes et il arrive que, de ce dernier port, le commerce ne peut attendre aucun secours, puisque les vaisseaux le **Scipion** et l'**Hercule**, loin de nous protéger, ne pourront pas même sans danger traverser nos rades. Sans doute, Mgr, il est des obstacles invincibles que la plus sûre prévoyance ne peut prévenir ni empêcher et nous gémissons amèrement, quand la fatalité les ordonne. Mais l'Océan est-il donc aujourd'hui plus orageux qu'il ne l'était durant les convois de MM. Dubois de la Mothe et du duc d'Anville ? Ce premier partit de nos rades avec 300 bâtiments marchands, les conduisit à leur destination respective et les ramena tous à l'exception d'un seul qui précéda la flotte et dont ce chef d'escadre fit punir le capitaine, assuré qu'il était que son attention surveillante ne permettait pas à aucun bâtiment d'abandonner le convoi. L'escadre du duc d'Anville fut assaillie des plus furieux coups de vents : les journaux qui subsistent encore en détaillent plus de vingt, dans une traversée de trois mois. Cependant tous les vaisseaux arrivèrent et le désastre de cette expédition ne commença pas l'abandon du convoi. Le département de la marine était confié, comme aujourd'hui, à un Ministre éclairé : le commerce avait obtenu la même protection : tout paraît semblable dans l'administration et cependant, Mgr, nous osons douter que ce soit toujours les éléments qui forcent d'abandonner les bâtiments du commerce et que vos ordres soient exécutés avec autant de vigilance que vous daignez les recommander fortement... »

Il paraîtrait que, cette fois, M. de Sartine ne fut pas satisfait du ton de la lettre de la chambre de commerce de la Rochelle, car on lit dans les mémoires de M. Bachaumont, à la date du 10 avril 1779, tome XIV, page 20 : *On a parlé d'une lettre circu-*

laire écrite par le ministre de la marine à toutes les chambres de commerce : celle de la Rochelle en a adressé une à M. de Sartine, dont il a été très mécontent : il l'a mise sous les yeux du roi et l'on croit que cette chambre pourrait bien être interdite.

Nous avons cru devoir donner *in extenso* cette longue correspondance, afin que l'on puisse se bien rendre compte du fait relevé par M. Bachaumont. La chambre de la Rochelle avait eu précédemment à se plaindre du mépris de quelques officiers du roi envers la marine marchande (*voir : les volumes précédents*) et, dans la circonstance, elle pouvait imputer l'abandon des convois à une tendance analogue, plutôt qu'aux éléments. Du reste, ce propos de cour ne reçut aucune suite. On ne trouve même aucune réponse de M. de Sartine, tandis que la chambre de commerce continua toujours à parler aux ministres, comme aux autres personnes, sans réticences et sans ambages. Elle parlait avec la fermeté que donnent la vérité et le patriotisme, sans en redouter les effets.

Un jour, M. Rasteau, député du commerce, lui reprocha son style vis-à-vis un député de la Guadeloupe, l'engageant à en faire retomber la responsabilité sur son secrétaire. Elle répondit : *Nous n'en redoutons point les effets. Nous n'irons donc point, par un désaveu indigne du commerce de cette place, faire de notre lettre l'ouvrage d'un secrétaire ; cette démarche nous serait plus sensible que la censure du ministère. Il nous a permis de lui dire la vérité, nous l'avons accoutumé à l'entendre.*

Cela dépeint parfaitement l'esprit des négociants d'alors.

Malgré l'état de guerre, la France se préoccupait du retour en Europe du capitaine Cook, parti de Plymouth (Angleterre) au mois de juillet 1776, sur le vaisseau la **Résolution**, avec le projet d'aller reconnaître les côtes, les îles et les mers situées au Nord du Japon et de la Californie, ayant sous ses ordres un autre navire nommé la **Découverte**, commandé par le capitaine Ch. Clerke.

Comme une pareille expédition intéressait toutes les nations, Louis XVI voulut que le capitaine Cook soit traité comme s'il commandait des navires de puissances neutres ou amies, et il fit

donner des ordres pour qu'il soit recommandé à tous les capitaines de navires armés en course ou autrement, qui pourraient le rencontrer à la mer, de faire connaître à ce célèbre navigateur les ordres donnés à son égard, en lui observant que, de son côté, il devait également s'abstenir de tout acte d'hostilité. (*Dépêche du 27 février 1779*).

Jacques Cook exécuta pour le compte de l'Angleterre trois voyages autour du globe. Dans ce troisième voyage, il devait s'assurer s'il existait une communication entre l'Europe et l'Asie, par le Nord de l'Amérique. Obligé de relâcher aux Sandwich, il périt, en 1779, dans une mêlée qui eut lieu entre son équipage et les naturels de ces îles. Le 22 août 1779, le capitaine Clerke, qui avait pris le commandement de l'expédition, mourut d'une phtisie pulmonaire.

En échange de ces bons procédés et de cette conduite aussi chevaleresque que magnanime, l'Angleterre y répondit par un acte de déloyauté, ainsi que le raconte M. S. de la Nicollière-Teijeiro, dans son ouvrage : *La course et les corsaires du port de Nantes*.

M. de Kerguelen, depuis contre-amiral, conçut la pensée de faire un voyage autour du monde. Il fit construire à Nantes une corvette de 10 canons, après avoir obtenu de l'amirauté de Londres un passeport valable pour quatre ans. Le 16 juillet 1781, le **Liber Navigator** partait de Paimbœuf, dans un but d'explorations nautiques et de découvertes purement scientifiques, dans les mers du Sud et de l'Asie. Le lendemain, l'**Alfred**, gros corsaire anglais, lui donna la chasse ; M. de Kerguelen hissa le pavillon parlementaire, et, trop confiant, attendit. Le corsaire l'accosta, jeta sur son pont 50 hommes ivres qui coupèrent et hachèrent les manœuvres. En vain, M. de Kerguelen montra son passeport, le corsaire n'en fit aucun cas et conduisit sa prise en Irlande. M. de Kerguelen se rendit à Londres, pour solliciter la justice du ministre anglais. Tout ce qu'il put dire fut inutile : il perdit son navire armé dans des conditions exceptionnelles, sous la sanction d'un passeport qui devait lui assurer la neutralité.

Le 25 mars 1779, la chambre de commerce de la Rochelle écrivit à M. d'Orvilliers, à Brest, pour lui faire savoir que l'**An-**

nibal était en relâche à Vigo, avec un chargement très important des colonies; qu'il serait très intéressant pour le commerce de cette place de recevoir ce navire et qu'elle le priait d'envoyer à Vigo quelques frégates pour assurer son retour.

Cette fois, le désir de la chambre avait été prévenu par M. d'Orvilliers qui répondit : qu'il avait donné ordre à deux vaisseaux et une frégate de passer à Vigo pour y prendre tous les bâtiments de commerce qui y attendaient une escorte pour se rendre dans les ports de France.

Un convoi étant parti de la Rochelle escorté par des navires du roi, la chambre, le 18 mai 1779, témoigna à M. de Sartine combien le commerce reprenait espoir. Elle lui adressa, en outre, l'expression de sa reconnaissance, ayant appris que le roi était disposé à payer à la maison de Baussay et Thouron, de la Rochelle, la perte qu'elle venait de faire de son navire les **Trois-Henriette**, naufragé et complètement perdu en revenant de Brest pour se joindre ici aux bâtiments qui attendaient l'escorte. Enfin, elle lui recommandait M. Suidre, ancien membre de la chambre de commerce et négociant estimé, qui avait eu deux bâtiments neufs pris par l'ennemi.

MM. de Baussay et Suidre s'étaient rendus à Paris, pour exposer leurs pertes au ministre. M. de Baussay, paraît-il, eut gain de cause, tandis que M. Suidre ne dut conserver aucun espoir. Le navire les **Trois-Henriette** avait à son bord 200 hommes du bataillon d'Agennais, destinés à l'île de Ré, pour la protéger de l'approche des corsaires. Ce détachement était commandé par M. Pignol de Rocreuse, qui écrivit à la chambre pour justifier la conduite du capitaine Paulion, qui commandait ce navire.

Un nouveau malheur ne tarda pas à arriver, le navire le **Gros-bœuf**, de 450 tonneaux, assuré en partie à la Rochelle, sortant de Nantes pour se rendre à Bordeaux, fut pris sur la côte de l'île de Ré, presque sous le canon du fort du Martray.

La chambre de la Rochelle écrivit le 27 mai à M. de la Touche, lui disant : « Nous oserons vous demander où sont vos frégates, les corvettes, les gardes-côtes et les canonnières, qui devaient faire la sûreté de notre cabotage? Des événements de cette nature, arrivés sous nos yeux, à la vue d'un port du Roi, sont affligeants

et décourageants. Ils mettent le comble aux fatalités qui se réunissent pour accabler le commerce. Nous en exprimons sa sensibilité au Ministre de la marine. Nous ajouterons que le capteur et sa prise étaient encore deux jours après en vue de Ré ; que, peut-être, ils y sont encore... »

M. de Sartine auquel la chambre avait également écrit, mais sur un autre ton, se borna à répondre : « Je vous observe que ce bâtiment n'aurait pas dû s'exposer à faire route sans escorte. »

M. de la Touche répondit le 29 mai : « Vous n'ignorez certainement pas, Messieurs, que dans la place que j'occupe, je n'ai de compte à rendre qu'au Roi et à son Ministre. Je veux cependant bien, pour ma propre satisfaction, répondre à la demande que vous me faites sur la destination des frégates, des corvettes, des gardes-côtes et des canonnières, qui doivent faire la sûreté de votre cabotage. Elles sont toutes employées, comme vous le verrez dans l'état que je vous remets. La **Courageuse**, commandée par M. de la Rigaudière, capitaine de vaisseau, est sortie le 10 de ce mois avec l'escadre de M. de la Motte-Picquet, à la vue de laquelle elle doit se tenir pour écarter les corsaires qui tenteraient d'enlever les bâtiments traîneurs. J'attends cette frégate à tout instant; et quoique j'aie l'ordre de la faire carenner et de la doubler en cuivre, je différerai cette opération jusqu'à ce que j'aie un nombre suffisant de bâtiments pour protéger efficacement les côtes. La **Belle-Poule** commandée par M. le comte de Kergariou Loemaria, capitaine de vaisseau, a été destinée à conduire à Brest les barques que le munitionnaire y a fait passer : elle s'est jointe au convoi sorti de Bordeaux sous l'escorte de la **Bellone**, commandée par M. de Gouidec. Ce convoi, et 270 barques, est heureusement arrivé à Brest. L'**Hermione**, commandée par mon fils, a été lancée le 28 du mois dernier, armée avec toute la célérité possible, puisqu'elle est sortie du port le 14 de ce mois. Le vent de Nord-Ouest l'a retenue quelques jours en rivière, d'où elle a fait voile sans mouiller dans les rades. J'étais autorisé à l'envoyer à Brest avec nos trois vaisseaux ; mais sur les avis qui m'ont été donnés que plusieurs corsaires paraissaient sur l'île Dieu, j'ai changé sa destination et je lui ai donné ordre d'aller chasser ces corsaires et d'en nettoyer la côte. Elle est sortie des pertuis le 21, et tandis

qu'elle était sur l'île Dieu à poursuivre peut-être quelques corsaires, un autre corsaire a pu, le 24, enlever des bâtiments à portée des batteries de l'île de Ré. M. Faure, négociant de cette ville, est venu, le 18 de ce mois, me demander une escorte pour trois navires retenus dans la rivière de Nantes, dont un destiné pour ces rades et les deux autres pour Bordeaux. J'ai sur le champ donné l'ordre aux corvettes le **Rossignol** et le **Lively**, commandées par MM. le chevalier d'Orléans et le vicomte de Canillac, d'aller les chercher. Ces deux officiers sont partis également le 21 et ont dû suivre l'**Hermione** jusqu'à l'île Dieu. On a pris partie de l'équipage de la corvette le **Duc d'York**, commandée par M. du Pérou, pour compléter ceux des trois vaisseaux. On la réarme et elle va se rendre à Royan où elle doit stationner. Une des chaloupes canonnières y est également ; une autre est attachée à l'île d'Oleron ; le s[r] Sarauby qui la commande, me rend compte que, dimanche dernier, M. de Boisclaireau, gouverneur de cette île, lui ayant donné un détachement de 25 soldats, il avait été à la poursuite de deux corsaires qui s'étaient approchés de la côte et qu'il les en avait éloignés. Une troisième chaloupe est à Olonne, pour la protection des bateaux pêcheurs et des caboteurs sur cette côte. Une quatrième stationne à l'île d'Aix, d'où elle va à l'ouvert du pertuis d'Antioche : je lui ai envoyé l'ordre avant-hier de se rendre à l'île de Ré. Enfin, une cinquième, qui a été mise à la mer le samedi 22 de ce mois, est sortie hier du port pour se rendre à l'île de Ré où elle sera attachée.

» Voilà, Messieurs, un compte bien rendu. Pourriez-vous m'en rendre un aussi exact de la conduite du navire le **Gros-Bœuf**, qui a refusé, il y a plus d'un mois, d'être conduit à Bordeaux par M. le chevalier de Gras-Préville, et qui a préféré entrer à Nantes? Il me fait demander une escorte, je la lui envoie aussitôt : il part sans l'attendre. Si on s'en rapporte aux déclarations faites par les gens de l'équipage qui se sont sauvés à terre, il y a plus que du louche. Le vrai se découvrira, peut-être, comme le fait de certaine barque chargée de vin qui s'est perdue aux Baleines, poursuivie, disait-elle, par un corsaire. Vous m'en écrivites et depuis vous avez été instruits que l'ivresse de la totalité de l'équipage avait occasionné le naufrage.

» Vos dernières plaintes se terminent par une réticence qui, vous me permettrez de vous le dire, est déplacée. Puis-je, à mon tour, vous demander contre qui ces plaintes sont dirigées? Serait-ce contre le corps de la marine? Contre ce département en particulier? Serait-ce, enfin, contre un Ministre qui s'occupe avec tant de succès à former une marine capable de tenir tête aux Anglais? En deux ans, il met à la mer 64 vaisseaux de ligne et plus de 60 frégates. Qui peut être responsable qu'un capitaine imprudent se fasse prendre lâchement sous le feu de nos batteries par une caiche de 8 canons et de 36 hommes d'équipage... »

Cette lettre, pleine de condescendance envers la chambre, se terminait, cependant, sur un ton un peu sévère; aussi crut-elle devoir se disculper, en répondant le 30 mai, ainsi qu'il suit: « ... Rien de plus honnête que les détails sur les différentes destinations des frégates, corvettes et chaloupes canonnières attachées à votre département, nous ne les exigions pas, notre désir à cet égard n'exprimait que nos regrets de n'en pouvoir jouir dans le moment pour venger l'Etat et le commerce de la perte qu'ils venaient de faire. Nous vous prions d'en agréer tous nos remerciements. En vous informant que le corsaire et sa prise pouvaient encore être à la vue de l'île de Ré, notre réticence cachait le désir qu'il vous fut possible de détacher quelque bâtiment pour aller à sa poursuite: elle ne pouvait avoir d'autre signification. Des plaintes, Monsieur, de la part du commerce contre le corps de la marine, lorsque son talent et son courage s'emploie à affermir la révolution la plus brillante pour la monarchie? Contre un département confié à vos soins et si heureusement régi? Contre le Ministre de la marine qui en est le restaurateur? Non, Monsieur, jamais le commerce n'a pensé à en former. Ses malheurs ne le rendront point injuste. Il vous honore et vous respecte comme son protecteur et, permettez-nous de le dire, comme son ami. Daignez être encore jaloux de ce titre, il n'est pas fait pour nuire aux qualités estimables qui vous ont mérité la confiance du Roi et de son Ministre... »

A partir de cette époque, toute correspondance paraît avoir cessé entre la chambre de commerce et M. de la Touche. Nous ne

pouvons dire par quel motif, mais il est à supposer que l'échange de cette dernière correspondance ne pouvait y être étrangère.

Malgré les hostilités commises par les Anglais, le roi de France, désireux que la pêche ne soit pas troublée et persuadé que cet acte d'humanité serait suivi par la cour de Londres, fit donner par M. de Sartine, le 31 mai 1779, des ordres, en conséquence desquels il était prescrit à tous les officiers commandants les vaisseaux du roi et à tous les armateurs particuliers de ne pas inquiéter les bateaux pêcheurs anglais, qui seront sans armes offensives, et même ceux chargés de poissons frais qui n'auraient pas été pêchés sur ces bâtiments, à moins qu'il ne soit prouvé qu'il ait été fait quelques signaux qui indiqueraient des intelligences avec des corsaires ou bâtiments ennemis.

L'Espagne, dont la médiation fut refusée par l'Angleterre, poussée par le comte de Vergennes qui lui montrait Gibraltar, Minorque et les Florides à conquérir, réunit sa marine à celle de la France et déclara la guerre à l'Angleterre (1779).

Le comte d'Orvilliers sortit de Brest, le 3 juin, sur le vaisseau **la Bretagne,** à la tête de trois divisions portant les noms de : *Division Blanche, Division Blanche et Bleue, Division Bleue,* pour opérer une descente en Angleterre. Il se rendit d'abord sur les côtes d'Espagne, où il devait opérer sa jonction avec l'escadre de don Luis de Cordova. Cette armée navale était forte de 94 bâtiments. Les armements étaient incomplets, rien n'avait été réglé par les cabinets de Versailles et de Madrid en vue de cette réunion ; cependant, les amiraux se dirigèrent, le 30 juillet, vers l'entrée de la Manche. Le 7 août, la flotte atterrit à l'île d'Ouessant ; l'amiral français comptait y trouver des approvisionnements demandés au ministre : il n'y trouva rien, alors que l'eau et les vivres embarqués à Brest étaient en partie consommés et que le scorbut et d'autres maladies sévissaient parmi les équipages. Suivant ses instructions, l'amiral d'Orvilliers s'approcha de Plymouth, pour y bloquer la flotte ennemie, et deux divisions devaient être détachées sur les côtes de la Manche, pour escorter des troupes de débarquement. Cette armée navale était si mal avitaillée qu'on ne pouvait l'exposer à entrer dans la Manche

pour y tenter une opération de descente. Les officiers généraux, réunis en conseil, décidèrent le 25 août, que le mieux était de se mettre à la recherche de la flotte anglaise, tant que la majeure partie des vaisseaux franco-espagnols se trouvaient encore en état de combattre. Les éclaireurs de la flotte la découvrirent, le 31 août, mais elle avait trop d'avance et put gagner Plymouth où elle se trouva en sûreté. Sur un ordre du ministre, d'Orvilliers rentra à Brest le 14 septembre. Peu après les vaisseaux espagnols regagnèrent leurs ports.

Ce projet mieux combiné eut pu terminer la guerre d'un seul coup. On voulut faire retomber la responsabilité de cet échec sur d'Orvilliers qui, fort de sa conscience, se démit de son commandement, tandis que les véritables auteurs de cet insuccès étaient les ministres de France et d'Espagne.

Du Chaffault reçut le commandement de la flotte franco-espagnole, avec ordre de se tenir prêt à mettre sous voiles ; il fallut qu'un conseil de guerre déclara que cette flotte était hors d'état d'appareiller.

Le ministre de la marine de Sartine, ancien lieutenant criminel au Châtelet, lieutenant général de police, conseiller d'Etat, pouvait être un bon administrateur pour la marine, en temps de paix ; mais, malgré ses bonnes intentions dans l'œuvre qui lui était confiée, il ne put être à la hauteur de sa mission, n'ayant pas l'aptitude voulue d'un homme de guerre navale.

En 1778, comme dans les guerres précédentes, les classes de l'inscription maritime se trouvèrent insuffisantes, les cadres de l'état-major naval ne purent non plus suffire à tous les armements ; il fallut faire passer des officiers de l'armée de terre dans l'armée navale et en emprunter à la marine marchande. Le nombre des *officiers bleus* s'accrut considérablement, des haines de caste se firent jour, ce qui nuisit à la discipline et à la bonne entente, au moment où on en avait le plus grand besoin.

Une flotte de 23 bâtiments marchands partis du Cap le 15 mai 1779, sous l'escorte des frégates l'**Andromaque**, commandant de Buos, et le **Triton**, commandant de Castellan, étant arrivée à Brest en bon ordre, le commerce reprit confiance. Ce succès fut signalé à M. de Sartine, qui répondit le 17 juillet : « Je

partage la joie que vous a causée l'arrivée du convoi du Cap et qui se trouvera augmentée par celle du convoi de Port-au-Prince... Cet événement doit fournir au commerce de nouveaux moyens de témoigner son zèle... »

En effet, la flotte de Port-au-Prince arriva également dans de bonnes conditions, sous l'escorte de la frégate la **Charmante**, commandant de Mac-Nemara, et la chambre adressa toutes ses félicitations à ces commandants.

Nous reproduisons la réponse de M. le chevalier de Castillan, en respectant son orthographe: « Brest, le 19 juillet 1779. Messieurs, je suis on ne peut plus flaté du compliment onaite que vous avec eu la bonté de madrecer, je voi, Messieurs, par votre laitre que la façon de pencer des place de comerce nais toujours pas la maime, quan à la miene, Messieurs, sur lonaiteté de votre laitre, elle sera invariable; mais vœux eus été complet si tous les batiment qui composait la flotte eus été pour votre place. Je l'honeur daistre avec tou le respect posible, Messieurs, votre tres heumble et tres obeisent serviteur. » **Le C[ier] de Castillan**, capitaine de vaisseau. »

Il ne faut pas trop s'étonner du stye et de l'orthographe de cette lettre, à une époque où on ne demandait aux commandants des vaisseaux, en fait d'instruction et de capacité, que des titres de noblesse. Colbert, qui, en 1666, avait convié les gentilshommes à entrer dans la marine, avait prescrit de n'y admettre que des nobles à l'exclusion des roturiers.

Il faut avouer pourtant qu'il s'en trouvait de plus lettrés que le chevalier de Castillan et que, même pour l'honneur du corps, il était peut-être le seul aussi illettré, témoin la lettre écrite de Brest le 24 juillet 1779 par M. Mac-Nemara à la chambre de la Rochelle, en réponse à ses félicitations (1). « Le commerce, cette source précieuse d'où découle l'habileté du négociant, la richesse de l'Etat et le bonheur de la patrie, doit trouver un appui assuré dans la marine royale. Cette vérité, par nous bien sentie, est gravée dans nos cœurs à côté du désir de vous être utile. Je suis

(1) Le comte Henri de Mac-Nemara, qui devint chef de division des armées navales, était né à Rochefort, fils de Claude-Mathieu de Mac-Nemara, écuyer, vice-amiral, grand'croix de Saint-Louis, décédé à Rochefort le 18 octobre 1756, et de Marie-Henriette Boucaud.

garant, Messieurs, que telle est la façon de penser de tout officier du corps dans lequel j'ai l'honneur de servir. J'ai éprouvé ce sentiment dès que le Gouvernement m'a eu confié la conduite de la flotte que j'ai heureusement entrée en ce port. Qu'il est flatteur pour ma sensibilité de trouver la récompense des soins que je me suis donné à cette occasion, dans le témoignage obligeant de la considération particulière d'un corps de citoyens autant respectable que nécessaire. En recevant la lettre infiniment gracieuse que vous m'avez fait l'honneur de m'écrire, j'ai senti, Messieurs, que ma félicité serait plus complète, si j'avais eu la satisfaction de rendre plus directement service au corps du commerce de la province à laquelle je me fais honneur d'appartenir. Avant la fin de la guerre, l'instant se présentera encore, j'espère, de pouvoir convaincre le commerce de mon affection particulière : j'en saisirai les circonstances avec d'autant plus d'empressement, Messieurs, que la reconnaissance que je dois à votre honnêteté m'y portera toujours, prenant à cet égard ce sentiment pour guide... J'ose d'avance vous assurer qu'il ne me trompera pas... »

La chambre de la Rochelle dut être d'autant plus flattée de cette réponse, qu'elle n'avait pas été habituée à tant de considération de la part des officiers du roi. L'esprit du corps de la marine se modifiait-il et finissait-il par reconnaître le commerce comme principale source de richesses pour l'état, auquel il devait protection et aide ?

Brest étant devenu le centre des opérations maritimes, c'est de cette ville que la chambre de commerce de la Rochelle attendait des informations. M. Jean-Jacques-François Garnault, négociant à la Rochelle, appelé à Brest par ses affaires et aussi pour la direction et conduite des opérations de onze navires appartenant à M. de Montieu, armateur de Paris, voulut bien se charger de porter à la connaissance de la chambre de commerce tout ce qui pouvait l'intéresser.

Par une lettre du 14 octobre, il indiquait que la flûte **Ile de France,** capitaine Molard, arrivée le 13 octobre de Saint-Domingue avec des passagers, avait laissé le Môle-Saint-Nicolas avec un

convoi de 60 et quelques voiles de la Martinique et de Saint-Domingue, escorté par le comte d'Estaing, qui l'avait quitté sous l'île Watelin, allant rejoindre la flotte espagnole sortie de la Havane. Le convoi, n'étant plus escorté que par 4 vaisseaux et 3 frégates, se dirigea vers la France : il était composé de quelques bâtiments mal équipés. Le 16 septembre, un coup de vent violent surprit le convoi à environ 70 lieues N. N. E. des Bermudes ; alors tous les bâtiments furent séparés et chacun chercha ou à relâcher ou à tenir l'air du vent le moins contraire. Le lendemain, le capitaine Molard rencontra 3 bâtiments démâtés, il reconnut que ces bâtiments étaient partis de la Martinique, mais il ne put leur donner aucun secours : Il croyait qu'il y avait plus de 20 bâtiments démâtés et que le convoi aurait pu relâcher à Boston d'où il devait être à 120 lieues. Le capitaine Molard disait avoir connaissance que les navires le **Comte d'Artois** (1), le **Joly** (2) et le **Guerrier** (3), tous trois de la Rochelle, faisaient partie de ce convoi. Hier soir, disait encore M. Garnault, la **Jeune-Emilie**, du Havre, capitaine Daniel, venant de Saint-Domingue, ayant laissé le convoi le 17 septembre, a mouillé sur rade, confirmant les dires du capitaine Molard, et ramenant le capitaine Chevrou, du **Guerrier**, ainsi que tout son équipage, son navire ayant coulé bas d'eau.

Par une lettre particulière, datée du 12 novembre 1779, il disait: « Cordova est parti le 19 pour Cadix avec 15 vaisseaux et 6 frégates, dont 4 françaises. Il va commander une flotte de 32 vaisseaux pour protéger le siège de Gibraltar. Il a fait tenir, à bord de sa **Santissima Trinidad**, un conseil de conscience qu'il a présidé, assisté de deux inquisitors embarqués sur l'armée, et on a mandé un lieutenant de vaisseau dans la chambre duquel on avait trouvé *l'Histoire philosophique* de l'abbé Raynal. Le pauvre officier a subi une forte mercuriale de l'inquisition et a fait une espèce d'amende honorable. On a ensuite brûlé le livre, déclaré infâme, de notre cher abbé Raynal. »

(1) Le **Comte d'Artois**, de 480 tonneaux, capitaine Giraud, avait pour armateur Daniel Garesché, et avait été déclaré, le 3 août 1778, pour Saint-Domingue.

(2) Le **Joly**, de 350 tonneaux, capitaine Lefèvre, avait pour armateur Elie Vivier et Cie, et avait été déclaré, le 14 septembre 1778, pour Saint-Domingue.

(3) Le **Guerrier**, de 350 tonneaux, capitaine Chevrou, avait pour armateur Nicolas Suidre, et avait été déclaré, le 14 septembre 1778, pour la Guadeloupe.

Le navire le **Castor**, de Marseille, capitaine Jean Larreguy, étant arrivé du Cap sur rade de la Flotte, avec la frégate du roi l'**Aimable**, Etienne Dechézeaux, négociant à la Flotte, s'empressa de recueillir les incidents de ce voyage et en adressa la copie à la chambre de commerce le 18 octobre 1779. Ce document portait ce qui suit :

Nous sommes partis de Fort-Royal (Martinique) le 23 juillet à 5 heures du matin, environ 80 voiles, sous l'escorte de 3 frégates. Parmi lesquelles voiles il y en avait environ 40, venant d'Europe, destinées pour Saint-Domingue. Le 24, à 7 heures du soir, nous avons mouillé à la Basse-Terre de la Guadeloupe, où nous avons pris 10 à 12 navires qui devaient suivre le convoi. Le 25 est arrivée une frégate avec ordre de partir de suite et à 2 heures après-midi tout le convoi a appareillé. On nous a ordonné de faire route à l'Ouest. Le 26, à 4 heures après-midi, nous avons trouvé M. le comte d'Estaing en travers avec tout son escadre. Après que tout le convoi a été rallié, nous avons suivi l'escadre sans savoir notre destination. Nous sommes arrivés au Cap le 31 juillet à 4 heures du soir, avec perte de 4 à 5 navires qu'on dit avoir été pris entre Porto-Rico et Saint-Domingue. Pendant notre séjour au Cap, le comte d'Estaing a fait réparer le dommage que ses vaisseaux avaient essuyé à la prise de la Grenade. Il a embarqué des provisions pour six mois avec 900 mulâtres de troupe. Nous sommes partis du Cap les 15, 16 et 17 août. Le 18, tout le convoi et l'escadre étaient dehors et nous avons fait route pour le Môle-Saint-Nicolas où se trouvaient les navires venant de Saint-Marc, Port-au-Prince et Leogane pour se joindre au convoi. Le 19, nous avons fait route pour aller débouquer par le canal anglais. Le 22, à 8 heures du soir, les vents au S.-E., M. de Grasse, commandant le **Protecteur,** nous a fait le signal de gouverner au plus près du vent pour passer au vent de l'île de Watelin, ce que nous avons fait, et le comte d'Estaing, avec son escadre et quelques navires marchands destinés pour la Nouvelle-Angleterre, est passé sous le vent de ladite île.

Par la latitude de 34° 41' Nord et 63° 31' de longitude, méridien de Paris, les 11, 12 et 13 septembre, tout le convoi est resté en travers, pendant lequel temps nous avons déchargé le polacre la **Nouvelle-Marseillaise**, capitaine Vidal, parti de Cadix, appartenant à MM. Magen frères et Cie, négociants audit lieu, qui faisait de l'eau : on a distribué la cargaison à bord des navires qui ont pu en prendre ; c'est-à-dire 70 boucauts de sucre et les cafés de son entrepont. Il est resté à bord 80 à 90 boucauts de sucre, qui ont eu le sort du navire auquel on a mis le feu ; puis le 13, à 6 heures du soir, nous avons fait route. J'ai, à bord, les voiles dudit polacre à la disposition desdits armateurs, de même qu'un tierçon de café et un quart et six sacs.

Le 14 septembre, la frégate l'**Alcmène**, qui faisait l'avant-garde, a donné chasse à une goëlette corsaire bermudienne et l'a prise. Ce dit navire chas-

sait un polacre de Marseille, capitaine Mousquet, parti de la Martinique le 24 août, et qui aurait été sûrement pris.

Le 16 dito, pendant la journée, les vents au N. E. gros frais, grosse mer, le temps brouillé, n'ayant à la vue du commandant que 12 navires, de 58 composant alors le convoi, à 4 heures du soir, les vents augmentant, nous avons serré, à l'exemple du commandant, toutes les voiles et nous sommes restés en travers : pendant la nuit, il a venté tourmente ou plutôt il s'est formé un ouragan qui a duré 12 heures. Le pauvre **Castor** navigua toute la nuit entre deux eaux, ayant à la cale quatre pieds d'eau qui auront immanquablement avarié le premier rang de sucre, puisque j'ai pompé du sirop ; dans cette situation, nous étions continuellement à la pompe et nous ne sommes parvenus à affranchir l'eau que le 17, à 11 heures du matin. Le même jour, j'ai eu connaissance de plusieurs navires du convoi démâtés, parmi lesquels j'ai distingué : le **David**, de Bordeaux, capitaine Salis, démâté de tous ses mâts ; la **Négresse**, de Nantes, n'ayant plus que celui de misaine. et trois autres également démâtés de leurs mâts de hune et d'artimon.

A 2 heures de l'après-midi, le même jour, les vents un peu calmés, j'ai largué la misaine et fait route à l'Ouest jusqu'à 6 heures du soir, pour découvrir quelques vaisseaux ou frégates, ce qui m'a été impossible ; je me suis décidé, de suite, à faire route pour les îles Canaries, suivant les ordres que j'avais. Le 19 dudit, à 9 heures du soir, je me suis trouvé bord à bord d'un navire : je l'ai hélé et il s'est trouvé être la frégate l'**Aimable**, de notre convoi, commandée par M. de Saint-Côme, démâtée de ses mâts de hune, ayant beaucoup souffert dans l'ouragan. J'ai demandé l'escorte à ce commandant, pour Cadix : il m'a fait répondre qu'il me mènerait où le vaisseau le **Protecteur** devait mener le convoi et à l'endroit où M. d'Estaing l'avait destiné. Je l'ai suivi en conséquence et je suis arrivé sur la rade de la Flotte, avec cette frégate, le 16 du présent mois d'octobre.

J'omettai de dire que j'ai parlé le même jour, sur les 11 heures du soir, à l'Ouest de l'Ile Dieu, au s[r] Bonhomme, commandant la **Victoire**, de Bordeaux, qui s'était rallié à nous quinze jours après le coup de vent et qui faisait eau, au point de ne pas quitter la pompe. Comme il n'a point paru ici, je présume qu'il a fait route pour la rivière de Bordeaux.

Le capitaine Alexis Bonhomme, commandant la **Victoire**, à MM. de l'Ortye, de Bordeaux, arriva sur la rade de la Flotte le 19 octobre, ayant été séparé du convoi par le coup de vent du 16 septembre. Le lendemain, 17 septembre, il recueillait à son bord 12 hommes provenant du **Guerrier**, de la Rochelle, dont 6 matelots, 3 soldats du régiment d'Armagnac et 3 prisonniers anglais de l'île de Grenade, qui avaient été embarqués avant le départ de Saint-Domingue.

Plusieurs navires de ce convoi purent, malgré leur séparation, échapper à l'ennemi et entrer dans nos rades.

La chambre de commerce crut devoir féliciter M. de Grasse de Limerment de son retour et d'avoir pu, au milieu de tant de désastres, conserver à la marine du roi le vaisseau le **Protecteur** qu'il commandait.

Sur quatre navires de ce convoi attendus à la Rochelle, on connaissait la perte du **Guerrier**, mais on était sans nouvelles des trois autres, le **Joly**, le **Marchais** (1) et le **Comte d'Artois**. Inquiète sur leur sort, la chambre demanda à M. de Grasse s'il pouvait dire ce qu'ils étaient devenus.

Aux félicitations de la chambre, M. de Grasse de Limerment répondit de Rochefort, le 30 octobre 1779 : « Ma satisfaction serait complète, si j'avais pu conserver sous mon escorte tous les navires marchands qui m'étaient confiés, mais les cruels événements de la mer s'opposent trop souvent à la meilleure intention. Le coup de vent du 16 septembre qui m'a démâté de mon mât d'artimon, et un coup de mer qui a grimpé jusqu'au dessus du couronnement, et qui m'a laissé deux pieds d'eau dans ma chambre de conseil et trois dans mes batteries, mon gouvernail qui a été avarié et qui m'a cassé cinq barres, je me suis trouvé dans un état critique ; enfin, après le mauvais temps, j'ai réparé un peu mon vaisseau et je n'ai pu rallier après que six navires qui sont arrivés avec moi à Belle-Ile ; je désirerais de toute mon âme avoir des certitudes à vous donner sur les trois bâtiments qui vous inquiètent. »

M. Garnault, toujours à Brest, continua à tenir la chambre au courant des faits concernant la marine royale et de commerce.

Par lettre du 8 décembre, il annonça l'arrivée du vaisseau le **Languedoc**, commandé par le comte d'Estaing. Ce vaisseau était parti de Savannah, le 27 octobre 1779, avec 10 vaisseaux ; mais séparé par les mauvais temps, il ne put rallier que le vaisseau la **Provence**, entré le 7 décembre avec lui en rade de Brest. Le **Languedoc** manquait de tout ; il avait perdu ses ancres et était

(1) Le **Marchais**, de 400 tonneaux, capitaine Forgerit, armateur J. Guibert, avait été déclaré à la Rochelle, le 31 octobre 1778, pour Saint-Domingue.

dans un déplorable état : sa poupe était hachée, sa guivre emportée, criblé de coups de canon et faisant beaucoup d'eau. Depuis trois jours, il manquait entièrement de vivres, au point que l'officier qui est descendu à terre a aussitôt envoyé chercher un rôtisseur et ordonna un dîner pour l'état-major. Le pavillon en berne, à bord du **Languedoc**, a fait rendre toutes les chaloupes de la marine pour lui porter secours et l'ont affourché. Dès son arrivée, l'intendant s'est transporté à son bord ainsi que les généraux espagnols. Le comte d'Estaing descendra à terre ce soir, disait-il, après que tous ses malades seront débarqués ; il partira vraisemblablement demain pour Paris : il paraît souffrir de ses blessures, bien que sa santé semble bonne.

Dans sa campagne, M. d'Estaing avait fait, disait-on, des prises évaluées à plus de 5 millions.

M. Garnault, complétait, ainsi qu'il suit, ses informations, par lettre du 10 décembre : « Le comte d'Estaing est descendu hier à terre et il a été conduit jusqu'à son logement par des acclamations de Vive le Roi, et a passé au milieu d'une haie de bons français qui s'empressaient de le voir. Il a, ensuite, reçu la visite de tous les corps. J'avais eu l'honneur de le saluer à bord de son vaisseau et de lui présenter les hommages de ma patrie : persuadé de son aveu, je l'ai prié d'agréer les vœux de votre chambre de commerce et de recevoir vos félicitations sur son heureuse arrivée : il m'a témoigné toute la sensibilité possible et m'a chargé de vous faire ses remercîments. Je me flatte, Messieurs, que vous approuverez ma démarche dictée par l'amour de la patrie et par la vénération due au plus grand homme de notre siècle... »

La chambre remercia M. Garnault d'avoir profité d'un moment favorable pour exprimer ses sentiments à ce grand général, auquel, le 21 décembre, elle écrivit en cour : « Le commerce, à qui votre gloire est si utile, vous doit des hommages. Qu'il nous soit permis de vous adresser ceux des négociants de cette province. Nous aurions désiré pouvoir réprimer leur vive inquiétude jusqu'à votre arrivée et la joie extrême qu'elle leur a causée. Daignez, Monsieur le comte, agréer les vœux qu'ils font encore pour être les témoins des nouveaux exploits que l'on doit attendre

de votre habileté et de votre courage et pour que vous le soyez longtemps de la reconnaissance du peuple français. »

M. d'Estaing répondit à la chambre, de Paris, le 25 janvier 1780: « Votre souvenir est une récompense ; elle anime, console et donne envie de faire mieux. Agréez mes remercîments de la lettre que vous m'avez fait l'honneur de m'écrire ; ils sont tardifs ; la nécessité d'éviter le blâme d'avoir sollicité des bontés qui m'honorent et que je mérite trop peu, a imposé au sentiment un silence indispensable. Permettez que je m'en dédommage aujourd'hui, par l'expression de ma sensibilité, et en vous assurant du désir que j'ai de me rendre digne un jour de votre approbation. Etre attaché au commerce, Messieurs, c'est prouver qu'on l'est à l'Etat, objet et source de la marine, tout matelot doit lui être dévoué. C'est en cette qualité et comme citoyen, c'est par devoir et par inclination que je fais gloire de sentiments que la reconnaissance augmenterait encore s'ils pouvaient l'être » (1).

On voit par les différentes lettres des commandants des armées navales qu'ils avaient fini par reconnaître la puissance du commerce et la nécessité de le protéger : nous n'étions plus, comme précédemment, au temps où les officiers du roi trouvaient au-dessous d'eux de faciliter la marine marchande.

M. Garnault écrivit encore de Brest, le 24 décembre 1779, que la frégate la **Renommée**, partie de la Martinique le 14 novembre dernier, venait d'arriver. A son départ, on était très inquiet du sort du comte d'Estaing, l'amiral Parker croisant depuis la latitude de la Martinique jusqu'à celle de Saint-Domingue, croisière qui fut funeste à plusieurs bâtiments marchands. C'est ainsi que le capitaine de brûlot, Massot, commandant une flotille de

(1) Charles-Hector, comte d'Estaing, né en 1729, au château de Ravel (Puy-de-Dôme), servit d'abord comme officier de l'armée de terre dans l'Inde, où il fut fait prisonnier en 1759. Il passa dans la marine et, avec deux bâtiments de la compagnie des Indes, il fit éprouver de grandes pertes aux Anglais, au pouvoir desquels il retomba en rentrant en France. Après la paix de 1763, il fut nommé lieutenant général des armées navales, promotion qui lui fit de nombreux ennemis dans la marine, et, lors de la guerre d'Amérique, il livra à Howe un combat qui resta indécis, devant Rhode-Island (1778), s'empara de Saint-Vincent et de la Grenade (juillet 1779) et, peu après, battit la flotte de l'amiral Byron. Au dire de Suffren : « le comte d'Estaing s'était conduit, sur terre et sur mer, avec beaucoup de valeur. La victoire ne pouvait lui être contestée; mais, s'il avait été aussi marin que brave, nous n'aurions pas laissé échapper 4 vaisseaux dématés. » Il échoua dans une attaque sur Savannah (octobre), et, à son retour en France, fut mis en disgrâce; la faible volonté du roi céda aux jalousies de ses ennemis qui s'attachèrent à le tenir éloigné des grands commandements sur mer.

14 voiles expédiées de Bordeaux, en août dernier, par M. Dutasta, donna dans l'armée ennemie et eut 9 navires de pris des plus beaux. L'escadre anglaise, après avoir quitté sa croisière, avait dû se rendre à Sainte-Lucie et il était à craindre que, lorsqu'elle aurait appris l'échec du comte d'Estaing à Savannah, son retour en France, et le départ de M. La Mothe-Picquet pour les îles du Vent, elle ne se rendit à la rencontre de ce chef d'escadre.

Deux divisions sous les ordres des chefs d'escadre MM. de Grasse et La Motte-Picquet étaient parties de France, lorsque le 18 décembre 1779, M. La Motte-Picquet, qui avait été obligé de désarmer momentanément plusieurs de ses navires afin de les faire réparer, se trouvait en rade de Fort-Royal avec 3 vaisseaux seulement. Tout à coup parut au large, faisant route pour le mouillage, un convoi de 26 voiles escorté par la frégate l'**Aurore**, serré de près par une escadre anglaise de 14 vaisseaux que commandait l'amiral Hyde Parker. M. La Motte-Picquet n'hésita pas et avec ses 3 vaisseaux il protégea le convoi ; l'**Annibal**, que montait ce chef d'escadre, et l'**Aurore** soutinrent un combat de retraite contre une grande partie de l'escadre anglaise. Les deux autres vaisseaux français prirent également une part énergique à l'action, mais finalement 9 bâtiments marchands tombèrent au pouvoir de l'ennemi, 4 autres se jetèrent à la côte et le reste du convoi fut sauvé. Ce fut un des plus beaux combats de cette guerre, après lequel l'amiral Parker écrivit à M. La Motte-Picquet : « La conduite que votre excellence a tenue dans l'affaire du 18 de ce mois justifie pleinement la réputation dont vous jouissez parmi nous, et je vous assure que je n'ai pu, sans envie, être témoin de l'habileté que vous avez fait voir en cette occasion; nos inimitiés sont passagères, mais votre mérite a gravé dans mon cœur la plus grande admiration pour vous. » L'histoire ne peut rien ajouter à la valeur d'un pareil éloge (1).

Le 3 janvier 1780, l'amiral Rodney était sorti de Portsmouth avec 21 vaisseaux escortant des transports destinés à ravitailler

(1) Le comte La Motte-Picquet, né à Rennes en 1720, était un brave marin qui, après le combat qu'il soutint à Fort-Royal, fut nommé lieutenant général des armées navales. Il se signala encore et mourut à Brest en 1791.

Gibraltar, que les Espagnols bloquaient. Ceux-ci se défendirent avec beaucoup d'énergie, mais l'écrasante supériorité des forces anglaises ne purent empêcher le ravitaillement. Rodney se dirigea ensuite sur les Antilles, sans que ses adversaires fissent rien pour l'inquiéter.

Ni la France, ni l'Espagne ne surent utiliser, en 1780, les forces considérables qu'elles entretenaient dans les mers d'Europe. Le cabinet de Londres, au contraire, avec des forces numériquement inférieures, eut l'habileté de tenir ses adversaires en échec.

Le 17 janvier 1780, M. Garnault fit savoir que le convoi parti de l'île d'Aix pour Brest avait perdu le navire la **Duchesse de Duras**, la perte corps et biens du **Jupiter**, de Bordeaux, à M. Jauge, et la prise du **Roi Midas** ; que le **Daubenton** (de 600 tonneaux, armé pour Saint-Domingue, par M. Daniel Garesché, de la Rochelle), allait être réparé à Brest; que les navires rochelais le **Sartine** (de 360 tonneaux, armateur M. Goguet), la **Suzanne-Marguerite** (de 300 tonneaux, armateur M. J.-B. Nairac), le **Baron de Montmorency** (de 263 tonneaux, armateurs MM. Dumoustier frères et de Jarnac), le **Casamajor** (de 350 tonneaux, armateur M. Daniel Garesché), étaient sur rade en bon état, prêts à partir avec l'escadre commandée par M. de Guichen.

Cette escadre, composée de 17 vaisseaux, 4 frégates et de 3 cutters, mit à la voile escortant 129 bâtiments marchands, dont 80 environ de Bordeaux et les autres de la Rochelle et Nantes.

M. de Barras, commandant le vaisseau le **Tonnant**, étant arrivé des îles de l'Amérique avec un convoi de 56 bâtiments marchands, la chambre de la Rochelle lui exprima sa reconnaissance pour les soins donnés à ce convoi, et elle reçut la réponse suivante, datée de Rochefort, le 21 mars 1780 : « J'ai reçu, Messieurs, la lettre que vous m'avez fait l'honneur de m'écrire. J'ai été très enchanté de trouver une occasion à pouvoir être utile à Messieurs du commerce, je l'ai saisie avec empressement : j'ai porté toute mon attention et mes soins à la conservation du convoi qui m'a été confié, je m'en trouve bien dédommagé, par la façon honnête et obligeante dont vous me témoignez votre reconnaissance. Je n'ai fait qu'exécuter les ordres du Roi, qui sont de protéger le

commerce de ses sujets : M. de Sartine nous le recommande expressément. »

La France fit partir de Brest une nouvelle escadre sous le commandement de M. de Ternay, montant le vaisseau le **Duc de Bourgogne**. Cette escadre était composée de 7 vaisseaux, 2 frégates, 6 flûtes et gabares, et 72 transports chargés de 6,000 hommes de troupe sous les ordres du général Rochambeau. On ignorait sa destination et l'on était très intrigué à Brest de ce que l'on avait embarqué un train d'artillerie, beaucoup de généraux, commissaires des guerres, administrateurs des vivres, médecins et chirurgiens des armées de terre, officiers de justice civile, et même un *bourreau.*

Cette escadre était destinée à porter secours aux colonies anglaises insurgées dans l'Amérique du Nord. Le 20 juin, M. de Ternay rencontra, non loin des Bermudes, une division anglaise avec laquelle il échangea quelques coups de canon. Sa conduite fut critiquée : chargé d'une mission extrêmement importante et sachant que l'Angleterre se disposait à envoyer des vaisseaux sur les côtes de l'Amérique, il avait le devoir de se hâter d'arriver et de conserver ses forces intactes pour la défense éventuelle de son convoi. Le 12 juillet, vaisseaux et transports arrivèrent à New-Port où les troupes de Rochambeau se fortifièrent au point que Rodney, vers la fin de septembre, n'osa les attaquer.

L'arrivée des 6,000 hommes du comte Rochambeau, la coopération des flottes françaises et espagnoles, l'accession de la Hollande, à laquelle l'Angleterre venait de déclarer la guerre (décembre 1780) allaient décider la question de l'indépendance américaine. Malgré leurs victoires de Guildfort, d'Hobkirk et de l'Eutaw-Springs, les Anglais, pressés du côté de la Virginie et des Carolines par les corps des généraux Morgan, Greene et Lafayette, furent acculés à Yorktown par l'armée de Washington et le corps d'armée de Rochambeau, et obligés de mettre bas les armes. L'Angleterre fut accablée par la nouvelle de la capitulation de Yorktown et les bruits de paix commencèrent à prendre corps.

Pendant que ces événements se passaient dans l'Amérique septentrionale, on était inquiet en France du convoi de 21 bâti-

ments partis de Port-au-Prince, depuis le 14 mai, sous l'escorte du vaisseau le **Fier**, ainsi que de celui parti de l'île d'Aix, sous la protection seulement de deux frégates. Les inquiétudes étaient d'autant plus grandes que le bruit se répandit qu'un convoi était bloqué à la Corogne. Enfin, un convoi très important, parti du Cap dans les premiers jours de juin, ne devait pas tarder à paraître dans les atterrages.

La chambre de commerce de la Rochelle sollicita M. de Sartine de prendre des mesures pour éviter que tant de richesses ne deviennent la proie de l'ennemi. Il lui fut répondu le 21 juillet 1780, qu'il allait être détaché des forces suffisantes pour assurer la navigation des convois à expédier, comme pour protéger l'atterrage de ceux attendus.

Sur les 21 bâtiments partis de Port-au-Prince, il n'en arriva que 7, les autres furent pris.

L'escadre aux ordres du comte de Guichen, qui était partie de France au commencement de l'année 1780, et, arrivée à la Martinique, s'annexa la division du comte de Grasse. L'escadre de Rodney, n'ayant plus rien à entreprendre à Gibraltar, se rendit aux Antilles, dans l'espoir d'y rencontrer la flotte française.

En effet, le comte de Guichen, sorti de Fort-Royal pour couvrir le passage d'un convoi et attaquer au besoin quelques-unes des colonies anglaises, venait de franchir le canal qui sépare les îles de la Dominique et de la Guadeloupe, lorsqu'on lui signala la flotte anglaise. Après quelques escarmouches, l'action s'engagea. Rodney eut son vaisseau amiral mis hors de combat et dut se réfugier à Sainte-Lucie pour réparer sa flotte (1). Rodney ne

(1) Le comte de Guichen soutint trois combats contre la flotte anglaise. Nous ne pouvons omettre de citer ici les conclusions d'une relation de ces trois combats, relation attribuée à M. Clémot, chirurgien en chef à bord du vaisseau le **Citoyen**, commandé par M. le marquis de Nieuil, portant : « Si les Anglais avaient réellement assez de cette franchise qu'ils affectent, ils conviendraient de bonne foi que, dans la seule affaire du 17 avril, ils ont perdu beaucoup plus de monde que nous dans les trois combats ; ils diraient ingénument qu'ils s'étaient flattés de trouver dans notre marine royale un adversaire moins actif et moins intrépide ; ils avoueraient que l'armée navale du roi a toujours été disposée à combattre et que, malgré les mouvements qu'ils ont faits pour sauver l'honneur du pavillon britannique, ils n'ont, dans le fond, accepté nos galantes invitations que lorsqu'ils y ont été forcés par leurs positions et l'habileté de nos manœuvres. Ils rendraient surtout justice à la supériorité des talents de notre lieutenant-général ; mais tous ces aveux coûteraient trop à leur orgueil ; c'est assez qu'ils se les fassent à eux-mêmes. » (Extrait d'une brochure intitulée : *Relation des trois combats qui ont eu lieu le 17 avril, le 15 et le 18 mai 1780, entre notre armée navale, aux ordres de M. le comte de Guichen, et celle des Anglais, commandée par l'amiral Rodney*. Bordeaux, Imprimerie A. Bellier et Cie, 1890).

réussit pas non plus à intercepter la flotte espagnole qui escortait à Cuba un grand convoi de troupes et de marchandises. Au mois de juin, les flottes françaises et espagnoles effectuaient leur jonction, mais le défaut d'entente entre les gouvernements alliés paralysait leurs efforts. Guichen consentit à faire route avec son collègue espagnol, jusqu'à l'entrée du canal de Bahama, et, suivant ses instructions, il laissa à Saint-Domingue 10 vaisseaux commandés par le chef d'escadre de Monteil, et, prenant sous son escorte un convoi, il fit route en août pour Cadix.

Son escorte était composée de 18 vaisseaux, 7 frégates, une flûte et un chasse-marée : elle escortait 100 bâtiments marchands, partis du Cap, de Port-au-Prince et de Saint-Marc, parmi lesquels se trouvaient appartenant au port de la Rochelle : le **Sartine**, armateur M. J.-D. Goguet ; la **Suzanne et Odélie**, armateur M. P.-J. Hoogwerff ; le **Senac**, armateur M. J. Carayon ; le **Chevalier de Fleurieu**, armateur M. D. Garesché.

Pour complaire à l'Espagne, le cabinet de Versailles avait expédié à Cadix, au printemps de 1780, 20 vaisseaux sortis de la Méditerranée et des ports de l'Océan. Ils y rendirent fort peu de services. Au mois de juillet, don Luis de Cordova sortit avec des vaisseaux de ces deux puissances, lorsque, le 9 août, il rencontra un convoi britannique de 61 navires à destination des îles anglaises de l'Amérique, chargés de troupes, de femmes et de passagers, ainsi que de vivres, munitions de guerre, chevaux, etc. Cette flotte fut capturée par Luis de Cordova, à 60 lieues du cap Saint-Vincent ; il s'empara de 55 navires, dont un, la **Charlotte**, portait la famille du gouverneur de la Jamaïque. Cette prise était estimée 6 millions 130 mille piastres.

Ce succès fut annoncé avec pompe au moyen d'affiches apposées dans tous les ports de France. Outre les bâtiments pris, le nombre des équipages, officiers et passagers, s'élevait à 2,945 prisonniers.

Ce coup de main était de nature à en imposer à l'Angleterre qui, depuis le commencement de cette guerre, nous avait fait bien du mal, sans cependant nous prendre à la fois un nombre si considérable de bâtiments.

La France voulant favoriser la navigation des neutres, Russes, Suédois, Danois, Hollandais et autres, le roi, par lettres patentes du 7 août 1780, informa l'amiral de France, qu'aucun trouble ne devait être apporté à leur navigation, quoique la destination de leurs chargements soient pour des ports ennemis ; et prescrivit de n'arrêter les bâtiments que dans le cas où l'on aurait les plus fortes raisons de croire que ce sont des navires appartenant à des sujets du roi d'Angleterre, qui masqueraient leur pavillon en arborant celui d'une puissance neutre, ou dans le cas où ces bâtiments porteraient à l'ennemi des marchandises de contrebande.

Malgré ces ordres, le navire hambourgeois le Henricus, qui avait été pris par les frégates l'Aimable et la Diligente et conduit à la Rochelle, fut relâché, par ordonnance du 28 octobre 1780, le roi désirant donner aux Etats Généraux des marques du désir qu'il avait de se maintenir en parfaite intelligence avec les provinces unies.

On voulait la libre jouissance de la neutralité, alors que l'Angleterre arrêtait, contre les droits des neutres, les navires hollandais, suédois, ou autres. Pour obtenir l'adhésion de plusieurs états et une puissante garantie, il se forma au nord de l'Europe, une confédération sous le nom de *Neutralité armée*. L'impératrice de Russie, Catherine II, donna le signal de cette ligue. Le gouvernement français vit avec satisfaction le principe de la liberté des mers et Louis XVI y trouva la base d'un droit maritime universel. Le gouvernement britannique, éprouvant trop d'embarras pour vouloir multiplier le nombre de ses ennemis, rassembla toutes ses forces pour soutenir la guerre où cette puissance s'était engagée.

Bien que par l'article 41 de la déclaration du roi du 24 juin 1778, les capitaines des corsaires particuliers soient autorisés à rançonner en mer tous bâtiments marchands, ces rançons se multiplièrent à tel point que le roi crut devoir y mettre un terme. Il défendit, par arrêt du 11 octobre 1780, de rançonner aucun navire marchand, à l'exception de ceux qui seraient pris dans les mers d'Irlande, dans le canal de Bristol, dans celui de Saint-Georges et dans le Nord-Ouest de l'Ecosse, voulant que les rançons

ainsi faites ne soient valables qu'autant que la nécessité absolue en sera justifiée par un procès-verbal signé de l'état-major du corsaire preneur, et au moins d'un tiers de l'équipage, lorsqu'il n'excédera pas trente hommes.

Nous ajouterons même que, par une ordonnance de 1782, il fut défendu à tous les capitaines des corsaires, de rançonner en mer les navires et marchandises ennemis, sous quelque prétexte et pour quelque cause que ce puisse être.

Le 17 février 1781, la chambre de la Rochelle écrivit à M. de Castries (1), se plaignant qu'un bâtiment de cette place, le **Bonhomme Richard**, chargé pour ce port et frété pour le roi, attendait depuis deux mois à Passage (Espagne), un convoi pour le conduire à Rochefort. M. de la Touche avait donné des ordres précis au commandant des gabares armées, d'amener ce bâtiment de Bayonne à Rochefort, ordres qui furent sans effet, trois petits bâtiments venus de Passage à Bayonne ayant laissé dans l'oubli le navire qui leur était spécialement recommandé.

Ce navire appartenait à M. J. Lanusse, de la Rochelle : le cutter **le Chien de chasse** fut expédié à Passage spécialement pour l'aller chercher.

Le vice-amiral d'Estaing, ne trouvant pas à servir la France, prit la résolution d'offrir ses services à nos alliés, les Espagnols. L'opinion publique le désignait comme le chef des armées combinées des deux royaumes, mais les intrigues de Versailles firent si bien, que son ardeur fut uniquement employée à ramener de Cadix en France une flotte marchande venue des Antilles. On comptait que la France, l'Espagne et les provinces Bataves, auxquelles l'Angleterre avait déclaré la guerre, pourraient profiter de leur supériorité numérique sur mer pour frapper un grand coup. Il n'en fut point ainsi.

On arma à Brest une flotte pour les Antilles, flotte que l'on

(1) M. de Castries avait remplacé, au ministère de la marine, M. de Sartine, destitué par suite d'irrégularités de comptabilité, ce qui n'empêcha le roi de lui accorder une gratification de 150,000 livres et de lui donner une pension de 70,000 livres.

croyait devoir être commandée par le comte d'Estaing, alors qu'elle fut confiée au chef d'escadre le comte de Grasse-Tilly.

Le comte d'Estaing, auquel la chambre de la Rochelle avait écrit le 12 janvier 1781, pour le remercier de ses soins à protéger le commerce, répondit de Paris le 28 mars suivant: « Je regarde les remercîments trop peu mérités que vous avez eu la bonté de me faire, par la lettre dont vous m'avez honoré le 12 du mois de janvier dernier, comme un titre d'honneur : c'est une récompense. J'ose espérer que vous n'avez pas douté de ma sensibilité. J'ai cru en devoir retarder l'expression, pour votre utilité même, et ne vous adresser l'hommage de ma reconnaissance qu'après le départ du convoi actuel. Le peu que j'ai fait a été le fruit des ordres du Roi: ils vous assurent, pour l'avenir, une réussite égale et d'autant plus certaine qu'elle sera assurée par des talents supérieurs aux miens. J'espère, Messieurs, que vous apercevrez dans le retard de mes remerciements et dans le silence que je me suis imposé une nouvelle marque de mon attachement pour vous. »

La disgrâce du comte d'Estaing n'était pas finie ; et, si on eut considéré son intrépidité et sa parfaite droiture, qui lui avaient valu toutes les sympathies de la marine, on devait lui donner la préférence sur le comte de Grasse, qui, avec des forces inférieures à celles des Anglais, s'engagea témérairement dans un combat où il fut battu et pris.

Il faut avouer, cependant, que M. de Grasse et les officiers sous ses ordres avaient pressé avec activité le départ de la flotte qui escortait plus de 200 navires marchands. Elle laissa Brest le 28 mars 1781, en présence du ministre de la marine, qui témoigna sa satisfaction pour le zèle qui avait été déployé dans la circonstance.

Cette flotte, composée de 26 vaisseaux et 8 frégates ou corvettes, prit connaissance de la Martinique le 28 avril. Le lendemain, 19 vaisseaux anglais, que commandait l'amiral Hood, furent signalés. Pendant qu'une canonnade s'engagea entre les deux flottes, le convoi français, couvert par notre armée, entrait à Fort-Royal. Dès qu'il y fut en sûreté, de Grasse poursuivit la flotte anglaise, mais il dut y renoncer par suite de l'inégalité de

marche de ses vaisseaux. Il feignit une entreprise sur Sainte-Lucie, alors qu'il voulait s'emparer de Tabago. Il eut encore à poursuivre l'escadre anglaise de Rodney, qui, refusant toujours le combat, avait paru pendant que nous venions de conquérir Tabago. De retour à la Martinique, de Grasse se rendit le 2 juillet à Saint-Domingue avec un convoi de 200 voiles de la Grenade, la Martinique et la Guadeloupe. Le 16, il mouilla au Cap. Le 5 août, il appareilla de Saint-Domingue et se dirigea sur la Havane pour y prendre de l'argent : il débouqua par le canal de Bahama et, le 30 août, il mouilla dans la baie de Chesapeake, où il comptait rejoindre La Fayette qui observait les mouvements de lord Cornwallis, maître de la Virginie et de Maryland. Son but était donc de surprendre le lord anglais dans les postes qu'il occupait et de se rendre maître de la baie de Chesapeake. L'amiral anglais, Graves, informé que de Grasse avait laissé Saint-Domingue pour se rendre sur la côte d'Amérique et que le comte de Barras était sorti de New-Port, se hâta d'appareiller pour empêcher la jonction des amiraux français. A son arrivée, un combat naval s'engagea qui ne fut que le fait d'une grande escarmouche. De Grasse avait l'espoir de contraindre Graves à une action décisive, lorsque celui-ci, après avoir brûlé un de ses vaisseaux, trop maltraité pour suivre les autres, disparut tout à coup et se dirigea sur New-York. Pendant ce temps la flotte française entra dans Chesapeake.

Cet incontestable succès entraîna la capitulation de Cornwallis, victoire qui assura l'indépendance des Etats-Unis. Le traité de capitulation fut signé à York en Virginie, le 19 octobre 1781.

Le chef d'escadre La Motte-Picquet avait été chargé d'armer à Brest une division de 6 vaisseaux, lorsque le maréchal de Castries hésitait à les faire sortir de ce port, par crainte des flottes anglaises. Il lui écrivit : « Il n'y a pas lieu de craindre qu'une escadre de 6 bons vaisseaux et quelques frégates puisse être interceptée. Il n'y en a pas eu d'exemple, et les précautions qu'une expérience continuelle doit me suggérer me mettront à l'abri d'un pareil malheur. Il n'est pas impossible, en outre, que je ne m'empare de quelque flotte marchande, la manière dont elles sont convoyées ne me permet pas d'en douter. »

On permit à La Motte-Picquet de prendre la mer, et ses espérances se réalisèrent de point en point.

Huit jours après sa sortie, le 1er mai 1781, il rencontra une flotte marchande de 32 voiles, escortée par 4 navires anglais, qui apportait, de l'île Saint-Eustache, en Angleterre, le riche butin que l'amiral Rodney avait recueilli en pillant cette colonie hollandaise. L'escorte réussit à s'échapper, mais La Motte-Picquet put s'emparer de 22 bâtiments du convoi qu'il ramena à Brest, capture évaluée à plus de 12 millions. Le cutter le **Chasseur** fut envoyé en avant, porteur de cette nouvelle.

La chambre de commerce de la Rochelle s'empressa d'écrire à M. de Castries, le 19 mai : « ... S'il suffit d'être Français pour s'intéresser au succès des armées du Roi, vous permettrez sans doute au commerce d'Aunis d'avoir l'honneur de vous présenter ses félicitations sur les avantages dont a été couronnée la croisière de M. La Motte-Picquet. Vous avez senti, Mgr, que les plus braves généraux sont faits pour réussir et tout annonce que ceux qui ont le plus la confiance de la nation combattront désormais pour sa gloire. Vous avez encore fait, Mgr, une réflexion bien juste, et depuis longtemps inutilement indiquée : c'est qu'en attaquant l'ennemi dans son commerce et dans ses possessions coloniales, on coupe le nerf le plus actif de son existence et l'Angleterre est frappée du seul coup auquel elle peut être sensible. Des négociants savent par état quel dommage ce genre d'attaque apporte à un peuple commerçant. C'est ainsi, Mgr, qu'un grand Ministre prépare et concerte de sages projets que de braves généraux exécutent, et c'est ainsi qu'ils se partagent les éloges de la reconnaissance de la nation. Peut-être, dans des circonstances où toutes les places maritimes sont démunies de denrées coloniales serait-il désirable, Mgr, que les bâtiments pris sur l'ennemi fussent répartis dans les ports de l'Océan. L'engorgement du port de Brest, les frais énormes d'emmagasinement, le déplacement des acheteurs, tout forme une surcharge dont le prix des marchandises se ressentira nécessairement, et nous croyons que les prises également dispersées vivifieraient plusieurs ports et seraient d'un produit beaucoup plus avantageux. C'est à votre sagesse, Mgr, que nous remettons cette observation plus impor-

tante peut-être qu'elle ne paraît d'abord, et à votre prudence de faire protéger l'arrivée de ces bâtiments par les convois fréquents qui vont de port en port... »

Le même jour, la chambre écrivit à M. La Motte-Picquet : « Le commerce d'Aunis, qui vous a depuis longtemps de grandes obligations qui honorent en vous un des plus braves généraux de la marine du Roi, ne peut être indifférent sur vos derniers succès. C'est en son nom, Monsieur, que nous avons l'honneur de vous présenter nos félicitations. Autant de fois que, sous vos ordres, les escadres de S. M. se présenteront à l'ennemi, autant de fois aussi devez-vous attendre de la nation et du commerce l'hommage dû à vos belles actions ; et nous osons vous prédire à vous-même, Monsieur, que la campagne ne sera pas finie sans que nous vous devions encore de nouveaux éloges et de nouveaux remerciements de vos glorieux services... »

M. La Motte-Picquet répondit le 27 mai : « Je reçois, avec toute la sensibilité et la reconnaissance possibles, le compliment que vous voulez bien me faire sur mon heureuse rencontre. Je serai toujours extrêmement empressé à saisir les occasions qui pourront se présenter de contribuer à l'accroissement et à l'éclat du commerce. Ce sont, MM., les sentiments dans lesquels je veux vivre et mourir ; heureux si je puis vous en convaincre, et du très sincère et respectueux attachement avec lequel j'ai l'honneur d'être... »

M. de Castries ne répondit que le 2 juin et seulement à ce qui était relatif à la répartition des prises dans différents ports de l'Océan : « ... En convenant de la solidité des motifs que vous alléguez, je vous observerai cependant que ces arrangements n'auraient pu avoir lieu sans inconvénient, parce qu'il paraît convenable de laisser faire le partage des prises sous les yeux des équipages preneurs, et que d'ailleurs l'expédition de partie de ces prises dans différents ports de commerce, en supposant même qu'elle puisse s'effectuer sans aucuns risques, retarderait nécessairement beaucoup la liquidation et la répartition des ventes. Au surplus, il ne serait plus temps de donner à Brest des ordres à ce sujet, puisque les procédures y sont déjà commencées... »

Brest devint donc un marché important où se rendaient tous les négociants ayant des achats à faire, soit en marchandises, soit en navires, provenant des prises faites sur l'ennemi.

L'importante vente des prises faites par M. La Motte-Picquet donna lieu, paraît-il, à certains incidents.

Le bruit se répandit qu'un s^r Borel, de Bordeaux, à la tête d'une compagnie commerciale, avait acheté la totalité des marchandises à vendre, aux prix ci-après : 60 livres les sucres terrés ; 50 livres les têtes et sucres bruts ; 16 sols le café marchand ; 10 sols le trié ; 9 livres l'indigo de Saint-Domingue ; 6 livres celui de la Caroline ; 70 livres le tabac ; 150 livres le coton ; 3 livres les dents de morfil ; de sorte qu'il ne paraissait pas possible de former aucune spéculation. Opposition fut faite à cette vente par ordre de l'amiral de France mécontent de voir ses juges exclus de cette opération. Cette affaire fut portée au conseil de marine où l'offre du s^r Borel fut acceptée.

Un convoi attendu de Saint-Domingue, sous l'escorte de la frégate l'**Atalante** et de la corvette la **Nayade**, étant arrivé à la Corogne, la chambre de commerce de la Rochelle demanda au ministre que l'escorte soit continuée jusqu'aux ports de destination, lui signalant, comme pouvant faire ce service, le vaisseau neuf l'**Illustre**, le vaisseau le **Saint-Michel**, ainsi que des frégates disponibles au port de Rochefort.

A l'entrée de la rivière de Bordeaux, le commandant de l'**Atalante**, soit qu'il ait reçu des ordres en conséquence, soit qu'il ne voulut pas continuer son escorte jusqu'à l'entrée des pertuis de la Rochelle, abandonna les navires le **Casamajor** et le **Daubenton**, à destination de ce dernier port ; mais sur une réclamation adressée à M. de Lacarie, lieutenant général des armées navales, commandant à Rochefort, un exprès fut envoyé au commandant du **Duc d'York**, qui se trouvait à l'entrée de la rivière de Bordeaux, avec ordre d'escorter les navires rochelais jusqu'à l'entrée des pertuis. Ces deux navires appartenaient à l'armateur D. Garesché, de la Rochelle.

Le 8 septembre 1781, la chambre écrivit à M. de Castries, au sujet de la nécessité des escortes jusqu'à destination : « Le com-

merce de France est assuré que votre attention embrasse à la fois les intérêts de toutes les places. Cette confiance anime également les armateurs des différents ports dans leurs opérations avec les colonies de l'Etat. Les dangers auxquels les uns comme les autres exposent leurs fortunes, dans le cours d'une guerre maritime aussi animée, leur donnent un même droit aux faveurs et aux soins de l'administration. Vous êtes persuadé, Mgr, de cette justice. Vous daignâtes nous le manifester par votre dépêche du 16 juin dernier, en nous annonçant les mesures qui avaient été prises pour assurer la navigation (jusque dans nos ports) du convoi amené de la Corogne par la frégate du roi l'**Atalante** et la corvette la **Nayade**. Ce convoi, cependant, fut conduit dans la rivière de Bordeaux sans exception et sans égard pour la destination respective des bâtiments qui le formaient. Si vos intentions, Mgr, n'ont pas été suivies, on ne peut l'attribuer aux vents: ils étaient favorables pour se rendre dans nos rades et pour aller atterrir sur les côtes de Bretagne. Ce ne fut qu'après de fortes représentations que nos capitaines, ceux de Nantes et de Saint-Malo rétrogradèrent, par obéissance aux ordres de l'officier de S. M. qui commandait cette escorte. C'est un fait, Mgr, dont vous pouvez vous faire rendre compte par M. de Lacarie, qui commandait alors la marine du Roi à Rochefort. Cet officier voulut bien être sensible à la disgrâce que causait aux armateurs de cette ville et de la Bretagne la privation de bâtiments précieux, la lenteur et les dépenses énormes de leurs déchargements. Les préposés de la douane de Bordeaux ont été un temps considérable à pouvoir y suffire. Dans un pareil amoncellement de marchandises, il est impossible que les commissionnaires, distraits par l'attention naturelle pour leurs intérêts, apportent autant de ménagements que les armateurs propriétaires. L'activité et le courage de ces armateurs, dans les différents ports, ne pourraient plus y tenir, si un préjudice aussi grand était encore à craindre; mais il suffit, Mgr, de vous l'avoir exposé, pour se flatter que vous daignerez le prévenir et donner les ordres les plus stricts, afin que les bâtiments du prochain convoi de Saint-Domingue, que vos dépêches vous auront annoncés, et qui peut encore aborder en Espagne, soient escortés jusque dans leurs ports res-

pectifs ou dans ceux auxquels les propriétaires auront recommandé à leurs capitaines d'entrer... »

Le même jour, la chambre de commerce écrivit à M. d'Aymar, commandant le vaisseau le **Saint-Michel**, en rade de Cadix, pour le prier de faire escorter jusque dans leurs ports respectifs, les bâtiments marchands attendus de Saint-Domingue sous l'escorte du vaisseau l'**Expériment** et de deux frégates, dans le cas où ils aborderaient en Espagne.

Puis le lendemain, 9 septembre, elle écrivit aux juge et consuls de Nantes et aux prieur et juges-consuls de Saint-Malo : « ... On prétend que la place de Bordeaux a eu assez de cupidité pour écrire à M. d'Aymar, entré depuis peu à Cadix, afin de l'engager insidieusement à se comporter, comme l'a fait en juin dernier, le commandant de l'**Atalante**. Pour prévenir l'impression d'une pareille démarche, nous écrivons aussi, par ce courrier, à M. d'Aymar. Nous informons cet officier de nos représentations à M. de Castries et nous le prions de vouloir faire ce qui dépendra de lui pour l'exécution des ordres du Ministre... »

Le commerce de Bordeaux était accusé de vouloir que les navires en général ne soient convoyés que jusqu'à l'entrée de la Gironde, dans l'espoir que ceux à destination des autres ports, craignant de s'exposer aux prises de l'ennemi, consentissent à faire leur déchargement à Bordeaux. Nous n'avons rien trouvé qui puisse justifier cette accusation qui, au lieu d'émaner du commerce en général, pouvait avoir été faite par un ou plusieurs particuliers, dans le dessein de profiter des avantages que ces déchargements pouvaient leur procurer.

M. de Castries répondit le 23 septembre : « ... L'intention du Roi étant que le commerce de ses sujets soit protégé de la manière la plus efficace, il sera pris, lorsque l'occasion se présentera, les mesures qui pourront concilier leurs intérêts avec les opérations du service. »

M. d'Aymar répondit le 2 octobre : « J'ai reçu la lettre que vous m'avez fait l'honneur de m'écrire au sujet du convoi de Saint-Domingue. S'il m'est confié, je me bornerai aux ordres de S. M., mais, MM., je vous prie d'observer qu'il y a des circonstances où le commandant d'une flotte est forcé de prendre un

parti contraire à ses instructions pour le grand bien du commerce. C'est en faisant ces petits sacrifices que vos fortunes ne sont pas au pouvoir de l'ennemi... »

Ces réponses ne préjugeaient rien sur la question posée par la chambre de la Rochelle, qui ne demandait qu'une chose, l'escorte des navires jusque dans ses pertuis.

Au lieu d'atterrir en Espagne, le convoi attendu de Saint-Domingue arriva à Brest en décembre, et le comte d'Hector, commandant de la marine en ce port, donna ordre au vaisseau le **Fier** et à deux frégates d'escorter tous les navires dans leurs ports respectifs.

Au moment où l'Angleterre paraissait accorder quelques facilités pour la navigation des neutres avec les îles des Antilles, elle déclara la guerre aux Hollandais et s'empara de Saint-Eustache. Cela pouvait faire supposer aux négociants français de ne plus trouver de concurrents dans leurs colonies, ce qui devait les déterminer à s'y porter. M. de Castries, par lettre du 20 avril 1781, exhorta les Rochelais aux avantages qu'ils devaient retirer de cette situation, leur disant : « Les bâtiments ne peuvent guère se dispenser de toucher à la Martinique, et je charge M. le marquis de Bouillé de s'occuper particulièrement des moyens d'assurer leur passage aux deux îles, en leur procurant des escortes... »

La navigation marchande, éprouvée depuis le commencement de cette guerre, avait peu de navires et encore moins d'hommes pour composer les équipages, aussi le commerce rochelais ne put-il accéder au désir du ministre.

M. de Grasse de Tilly ayant quitté les côtes de l'Amérique, jeta l'ancre à la Martinique, le 26 novembre 1781. Pendant son absence, une expédition organisée par le marquis de Bouillé, gouverneur des îles du Vent, avait fait rentrer sous notre domination les colonies de Saint-Eustache, de Saint-Martin et de Saba. Dans les premiers jours de janvier 1782, de Grasse et de Bouillé attaquèrent l'île anglaise de Saint-Christophe, quand parut la flotte ennemie commandée par Hood. Quelques coups de canon furent échangés, puis de Grasse voulut bloquer les Anglais qui s'étaient mis en communication avec la garnison de Saint-Chris-

tophe, mais cette tentative échoua. Le 12 février, les assiégés, pressés par de Bouillé, capitulèrent. L'amiral anglais, trompant par une ruse adroite, la vigilance de de Grasse, s'enfuit. Par manque de décision et de coup d'œil, de Grasse venait de perdre l'occasion d'infliger aux ennemis une défaite, peut-être un désastre : il ne devait pas tarder à s'en repentir.

M. Mac-Carthy-Macteigne, commandant le vaisseau du roi l'**Actif**, ayant accompli une action d'éclat, la chambre de commerce de la Rochelle lui écrivit le 17 janvier 1782 : « La position dans laquelle vous venez de vous trouver, le but magnanime que vous avez eu en vous exposant, les navires que vous avez préservés de l'ennemi, sont des considérations que saisissent plus particulièrement les négociants des villes maritimes. Le commerce, dont vous vous attachez à défendre les intérêts avec autant d'habileté et de bravoure, vous doit, M., la plus vive reconnaissance. Nous vous prions d'accepter cet hommage au nom de celui de la Rochelle. Il chérit infiniment l'avantage de vous connaître, ce qui lui fait mettre encore plus d'intérêt dans les vœux qu'il forme pour que vous puissiez jouir longtemps de la satisfaction d'avoir servi aussi glorieusement l'Etat et la patrie... »

A cette lettre, M. Mac-Carthy-Macteigne répondit de Brest le 25 du même mois : « Si quelque chose peut ajouter à la satisfaction intérieure que j'éprouve d'avoir rempli autant qu'il m'a été possible mes devoirs de militaire et de citoyen, c'est sans doute l'intérêt que veut y prendre une chambre aussi respectable que la vôtre. Le prix le plus flatteur des actions est l'estime de ses concitoyens, et je suis bien particulièrement le vôtre, puisque c'est par choix et non pas par le hasard de la naissance que je le suis devenu en me fixant dans la province... (1) »

Les opinions changèrent en Angleterre sur la direction à donner

(1) Pierre Mac-Carthy, d'une famille irlandaise, lieutenant du roi à la Nouvelle-Orléans, épousa Françoise Trépanier. L'un de ses enfants, Jean-Baptiste, fut lieutenant du roi à la Louisiane, où il décéda en 1764, ayant eu plusieurs enfants, dont : Jean-Baptiste, né en 1736, qui devint enseigne de vaisseau en 1766, capitaine de vaisseau en 1786, chef de division, major général de la marine à Rochefort, chevalier de Saint-Louis : il était seigneur des Tourettes, paroisse d'Angoulins, et fut électeur de la noblesse d'Aunis en 1789. C'est de ce dernier dont il s'agit.

aux hostilités : au lieu de continuer une guerre offensive contre les Américains et sur le continent des Etats-Unis, on en vint à se prêter à l'idée de leur indépendance, et les Anglais dirigèrent toutes leurs forces contre la France et ses alliés. Une nouvelle activité se développa et chaque armée navale reçut des renforts.

Le chef d'escadre comte de Grasse-Tilly, brillant gentilhomme, brave comme son épée, obtint le commandement d'une flotte de 26 vaisseaux pour les Antilles. Parti de Brest le 22 mars 1781, il remporta plusieurs brillants succès et il n'y eut pas assez de louanges pour célébrer Washington, Rochambeau, La Fayette et de Grasse. Pourquoi ce dernier ne finit-il pas sa carrière à ce jour glorieux, où il avait si bien servi la cause des alliés de la France en s'emparant de York-Town et de Glocester ?

Nous n'avons pas à juger des mérites de ce chef d'escadre, mais, en présence des événements qui se déroulèrent au cours de cette guerre, nous ne pouvons oublier le désastre que nous causa la prise de son vaisseau, la **Ville de Paris**.

Un important convoi étant attendu de Saint-Domingue, la chambre de commerce de la Rochelle, le 3 février 1782, consulta les places de Nantes et de Bordeaux, sur la question de savoir s'il ne conviendrait pas d'appeler l'attention du ministre de la marine sur la quantité et la richesse des bâtiments le composant.

Sur l'avis des juge et consuls de Nantes, comme sur celui de la chambre de commerce de Bordeaux, disant que le ministre avait dû prendre les mesures nécessaires, la chambre de la Rochelle s'abstint de réclamer.

M. le chevalier d'Albert de Saint-Hippolyte, qui commandait l'escorte, ayant été complimenté sur son heureuse arrivée, répondit à la chambre de commerce, à bord de la **Victoire**, en rade de l'île d'Aix, le 3 mai 1782 : « On ne peut être plus sensible que je l'ai été à la lettre honnête et obligeante que vous m'avez écrite le 26 avril, et la part que vous m'avez paru prendre à mon heureuse arrivée est trop grande, pour que je ne vous en témoigne pas toute ma reconnaissance. Flatté de la conduite d'un convoi aussi riche et aussi précieux pour l'Etat, j'ai fait tout ce qui a dépendu de moi pour le mener à bon port ; un heureux hasard

a secondé mes intentions et la satisfaction que j'ai eu de pouvoir remplir les vues du Roi, notre maître, et les vôtres, a été au comble par l'approbation que vous avez bien voulu me témoigner. Agréez, je vous prie, MM., mes sincères remerciements et croyez que s'il me reste quelque chose à désirer, c'est de trouver de nouvelles raisons de pouvoir vous être utile, et de vous donner des marques de la sincère et respectueuse considération avec laquelle j'ai l'honneur d'être... »

Le 2 mars 1782, M. de Castries écrivit à la chambre de la Rochelle : « Je suis informé que, dans la crainte de n'être pas escortés dans leurs expéditions pour la bande du Sud de Saint-Domingue, plusieurs armateurs du royaume qui y avaient des liaisons, ont cessé d'envoyer leurs bâtiments dans cette partie de la côte qui, par cet événement, se trouve manquer des approvisionnements dont elle a besoin, tandis que, faute de débouchés, les habitants ont été forcés d'accumuler leurs récoltes. Comme l'intention du Roi est de faire cesser cette espèce de stagnation dans le commerce du Sud de Saint-Domingue, S. M. donne des ordres au commandant de ses forces navales aux îles du Vent, de prendre les mesures nécessaires pour qu'à l'avenir les navires qui auront cette destination soient conduits directement à Saint-Louis, et qu'ils soient escortés de même, lors de leur retour, jusqu'au rendez-vous qui sera déterminé pour la partance des colonies. Vous pouvez faire part de ces dispositions aux négociants de votre place... »

Ces ordres étaient bien de nature à faire cesser les craintes qu'avait le commerce du voisinage de la Jamaïque et à procurer à cette partie de la côte de Saint-Domingue les approvisionnements dont les colons avaient besoin ; mais le commerce rochelais avait peu de relations de ce côté, aussi la chambre de commerce répondit-elle que les négociants ne manqueront pas d'exercer leur activité vers cette partie de Saint-Domingue, dès le retour à la paix.

On était las de la guerre, le commerce était épuisé par les pertes faites, les armements devenaient impossibles, par la rareté des navires et le défaut des équipages.

Le capitaine Johan-Christian Koch, commandant le navire l'**Eclair**, de Christiania, parti d'Ostende le 2 mars 1782, déclara avoir rencontré, le 16, dans l'Ouest de Belle-Ile, et avoir parlé à une frégate anglaise de 26 canons, qui avait trois prises avec elle : un sloop, une goëlette et un autre bâtiment ; que le lendemain, 17, à la vue de l'île Dieu, il avait été visité par un corsaire anglais, dont le capitaine lui avait pris un ballot de poisson de son chargement.

La chambre de commerce de la Rochelle s'empressa de communiquer cette déclaration à M. Charles-Augustin de la Touche de Tréville, commandant de la marine à Rochefort, le sollicitant de prendre des mesures pour chasser l'ennemi de ces côtes, mais le port de Rochefort n'en avait pas la possibilité (1).

M. de la Touche de Tréville répondit le 23 mars : « ... J'envoie, par ce courrier, votre déclaration au Ministre et j'ai l'honneur de lui observer, ainsi qu'à vous, Messieurs, que je n'ai ici que la seule frégate la **Fée** que l'on double actuellement et dont je vais presser le réarmement, pour l'envoyer en croisière contre les corsaires ennemis, à moins (et je le crains beaucoup) que cette frégate n'ait une destination particulière. L'**Active**, qui vient d'arriver de Passage, et deux corvettes sont chargées d'escorter à Brest et à la côte de Bretagne, un nombreux convoi dont partie est à l'île de Ré et le reste dans nos rades. Je demande, avec instance, quelques cutters pour protéger et assurer la navigation du commerce, et je vous prie d'être bien persuadés de toutes mes dispositions à favoriser le commerce en général, et celui de votre place en particulier... »

On voit dans quelle situation étaient les forces navales de la France, ne pouvant disposer d'aucun navire de guerre pour chasser les corsaires ennemis qui s'approchaient près de nos côtes.

Le 2 septembre 1782, sous le commandement du comte de

(1) Celui-ci était oncle de Louis-René-Madeleine de la Touche de Tréville. Il était né aux îles du Vent, il entra comme cadet à l'aiguillette dans la compagnie de Rochefort en 1730 ; il fut enseigne de vaisseau en 1748 ; capitaine de vaisseau en 1757 ; brigadier en 1765 ; chef d'escadre en 1776 ; lieutenant général en 1781 ; puis commandant de la marine à Rochefort. Il se retira du service en 1786 et mourut en 1788.

Soulanges, partit des rades de la Rochelle une flotte de 197 navires de commerce, jaugeant ensemble 59,784 tonneaux, sous l'escorte de trois vaisseaux : le **Protecteur**, le **Puissant** et l'**Amphion**, quatre frégates, deux lougres et une corvette.

Ces 197 navires étaient destinés :

Pour la Martinique	79 navires.
— Saint-Domingue	79 —
— la Guadeloupe	11 —
— Cayenne	7 —
— le Sénégal	3 —
— le Cap de Bonne-Espérance	12 —
— destination libre	6 —
Total	197 navires.

La plupart de ces navires, 130, étaient affrétés pour le compte du roi. Nous relevons, armés à la Rochelle, en faisant précéder d'un astérique ceux affrétés par le roi, les navires qui faisaient partie de cette flotte :

NOMS DES NAVIRES.	TONNAGE.	NOMS DES CAPITAINES.	NOMS DES ARMATEURS.	DESTINATION.
*La Marie-Louise	250	Doges	N. Schaaff	Martinique.
*Le Zéphir	250	Desfossés	J. Carayon fils aîné	»
*L'Aunis	800	Boulineau	D. Gareschè	»
*Le Président d'Aligre.	800	Pellier	M. Poupet	St-Domingue.
*Le Loudunois	400	Alexandre Boutet.	X	»
*Les Trois-Cousins	600	Alexandre Viault.	Fleuriau frères et P. Thouron.	»
*Le Jeune Dauphin	500	Lafosse	X	»
*Le Bellecombe	400	Pujot	X	»
*Le Mars	360	You	De Richemond et Garnault	»
La Sophie	200	Jacques Quenet	Benjamin Giraudeau	»
Le Guerrier	180	Bertrand	Fleuriau frères et P. Thouron.	»
*Le Senac	150	Chouteau	J. Carayon fils aîné	Sénégal.

Nous touchons au moment où la paix fut conclue. L'Angleterre avait perdu son renom d'invincible sur les mers, son commerce avait considérablement souffert et sa dette s'était accrue de deux milliards et demi. Quand lord North, chef du parti de la guerre, quitta le ministère et fut remplacé par les Whigs (1782), ceux-ci firent porter au cabinet de Versailles des propositions de paix. La France avait obtenu l'indépendance des Etats-Unis. La paix

fut signée le 3 septembre 1783. Elle était honorable pour la France, qui, tout d'abord, effaçait le honteux article du traité d'Utrecht, relatif à Dunkerque (1), obtenait la restitution de Chandernagor, Pondichéry, Karikal, Mahé et Surate dans l'Inde; Tabago et Sainte-Lucie, aux Antilles ; les îlots de Saint-Pierre et de Miquelon, avec le droit de pêche à Terre-Neuve ; enfin Gorée et le Sénégal, en Afrique.

La Grande-Bretagne conservait la propriété de l'île de Terre-Neuve et des îles adjacentes, ainsi que le tout lui était assuré par l'article 13 du traité d'Utrecht (2).

Pour prévenir les querelles qui ont eu lieu entre les deux nations, la France renonça au droit de pêche qui lui appartenait, en vertu de l'article 13 du traité d'Utrecht, depuis le cap Bonavista jusqu'au cap Saint-Jean. Les pêcheurs français devaient jouir de la pêche, ainsi que cela leur était assigné par le traité d'Utrecht. A l'égard de la pêche dans le golfe Saint-Laurent, les Français devaient continuer à l'exercer conformément à l'article 5 du traité de Paris.

La France, qui avait eu pour but l'indépendance américaine, ne chercha pas à compliquer cette question par une expédition contre l'Acadie ou le Canada. Résolue à renoncer pour jamais à ces deux colonies, elle ne voulut point substituer une guerre d'ambition à celle qu'elle avait entreprise pour la cause de ses alliés ; et, lorsque les Américains conçurent le projet de tenter une invasion dans le Canada et invitèrent le gouvernement français à y coopérer, elle n'accéda point à la proposition qui lui fut faite. La France eut la sagesse de ne point perdre de vue le but qu'elle s'était assignée. En ne réclamant que des dédommagements, sa générosité honora sa politique, comme la guerre avait honoré ses armes.

Le 10 mai 1783, le ministre de la marine demanda un état des

(1) Ce port, conquis par Charles II, sur l'Espagne, rendu à Louis XIV en 1662, soumis à une servitude envers l'Angleterre en 1713, 1748, 1763, en fut libéré en 1783.

(2) En 1713, la France renonça à Terre-Neuve en conservant le Cap Breton, et le droit de pêche, ce qui fut confirmé en 1748 ; en 1763, la France perdit le Cap Breton et conserva la pêche dans le golfe Saint-Laurent et celle sur la côte orientale de Terre-Neuve, avec Saint-Pierre et Miquelon. Le traité dont il est question accordait la pêche sur la côte occidentale, en échange de celle sur la côte orientale.

bâtiments français appartenant aux armateurs rochelais, pris en mer par les Anglais avant l'époque des hostilités en 1778, ou arrêtés dans les ports d'Angleterre, probablement en vue d'obtenir des indemnités, ces prises ayant été faites contre le droit de gens et avant que la guerre ne fut déclarée.

L'article XXI du traité de paix portait : « La décision des prises et des saisies faites antérieurement aux hostilités, sera remise aux cours de justice respectives ; de sorte que la validité des prises et saisies sera décidée, selon le droit des gens et les traités, dans les cours de justice de la nation qui aura fait la capture ou ordonné les saisies. »

Pour satisfaire au désir du ministre, la chambre fournit l'état suivant :

Etat des bâtiments rochelais pris par les Anglais antérieurement aux hostilités.

Le **Glaneur**, capitaine Bidet, à M. Goguet de la Sausaye, allant de la Rochelle au Cap Français, pris le 22 février 1778 et conduit à Saint-Augustin, dans la Floride.		
Valeur du navire	72,609 l.	
— du chargement	49,498	122,107 l.
Le **Jean-Jacques**, capitaine Quinement, à MM. Bernon et Garreau, allant de la Rochelle au Cap Français, pris le 28 mars 1778 et conduit à la Jamaïque.		
Valeur du navire	26,446 l.	
— du chargement	44,269	70,715
Le **François**, capitaine Lafontaine, à M. Benjamin Giraudeau, allant de la Rochelle au Cap Français, pris le 13 avril 1778 et conduit à New-York.		
Valeur du navire	40,000 l.	
— du chargement	72,101	112,101
A reporter..........		304,923 l.

Report............		304,923 l.
La **Marguerite**, capitaine Nadeau, à M. Nicolas Suidre, allant de la Rochelle au Cap Français, pris le 13 avril 1778 et conduite à New-York.		
Valeur du navire.................. ..	24,000 l.	
— du chargement	48,000	72,000
La **Jeune Pauline**, capitaine Belliveau, à M. Jacques Guibert, allant du Cap Français à la Louisiane, pris le 17 avril 1778 et conduite à New-York.		
Valeur du navire.....................	26,666 l.	
— du chargement	49,715	76,381
Le **Bienfaisant**, capitaine Bazouin, à M. Lanusse, allant de Port-au-Prince à Bordeaux, pris le 2 octobre 1778 et conduit à Plymouth.		
Valeur du navire.....................	110,000 l.	
— du chargement	500,000	610,000
Le **Pyrrha**, capitaine Dubois, à M. Goguet, allant de la Rochelle en Guinée, pris le 4 décembre 1778 et conduit à la Jamaïque.		
Valeur du navire	153,072 l.	
— du chargement.....	203,114	356,186
Total..........		1,419,490 l.

On sait que si la France eut des revers à enregistrer pendant cette guerre, cela ne l'empêcha pas d'infliger aux Anglais des pertes dont ils durent conserver le souvenir.

Aussitôt la paix conclue, les Etats-Unis en profitèrent pour étendre leurs relations en Europe. Dans le traité définitif, qui fut signé entre les Etats-Unis et l'Angleterre, il fut déclaré, que cet acte n'avait pas été conclu avant que les termes de la paix eussent été convenus entre l'Angleterre et la France. C'était un juste hommage de la bonne foi des Etats-Unis, qui ne s'étaient engagés à ne se prêter à aucun arrangement séparé.

CHAPITRE VIII.

Demande de la franchise du port de la Rochelle en faveur des Etats-Unis de l'Amérique. — Commerce et navigation.

Bien avant que les préliminaires de la paix entre la Grande-Bretagne, les Etats-Unis et la France fussent signés, la chambre de commerce de la Rochelle, prévoyant l'intérêt qu'il y aurait pour son port à devenir port franc pour les Etats-Unis, et pour faciliter le commerce des treize Etats de l'Amérique, s'empressa de formuler sa demande à ce sujet dès le commencement de l'année 1782.

Le traité d'amitié et de commerce conclu entre la France et les Etats-Unis fait à Paris, le 6 février 1778, portait, article XXX : « Pour favoriser et faciliter le commerce que les Etats-Unis feront avec la France, le Roi très chrétien leur accordera en Europe un ou plusieurs ports francs, dans lesquels ils pourront amener et débiter toutes les denrées et marchandises provenant des treize Etats-Unis. Sa Majesté conservera, d'un autre côté, aux sujets desdits Etats, les ports francs qui ont été et seront ouverts dans les îles françaises de l'Amérique ; de tous lesquels ports francs lesdits sujets des Etats-Unis jouiront conformément aux règlements qui en déterminent l'usage... ». En conséquence, la chambre de commerce de la Rochelle présenta la demande ci-après :

« Sa Majesté, occupée à la fois du soin d'étendre le commerce de ses sujets et de donner à l'Etat de nouveaux alliés, a conclu un traité d'amitié et de commerce avec les Etats-Unis de l'Amérique.

» La situation du port de la Rochelle, ses productions territoriales, celles dont il est l'entrepôt et le centre, les difficultés qu'il oppose à tous les moyens de fraude, sont les motifs qui

engagent aujourd'hui le commerce d'Aunis à solliciter qu'on applique au port de la Rochelle le privilège promis par le Roi aux Etats-Unis de l'Amérique.

» Le Roi déclare, à l'article XXX du traité, qu'il accordera en France un ou plusieurs ports francs dans lesquels les sujets des Etats-Unis pourront amener et débiter toutes les marchandises provenant desdits Etats.

» A cette promesse, qui laisse encore le choix indécis, les négociants de la Rochelle se présentent avec tous les avantages qu'offre leur port. Ils supplient humblement S. M. de daigner prendre en considération les raisons sur lesquelles ils appuient leurs prétentions, et si MM. les députés du congrès général des Etats-Unis souhaitent les faire vérifier, ils se convaincront eux-mêmes que ce n'est pas seulement l'avantage de cette ville qui se trouvera dans la concession de ce privilège.

» La Rochelle, placée au milieu du golfe de Biscaye, est par sa situation dans une distance moyenne des villes les plus commerçantes du royaume et, dans leurs relations respectives, l'éloignement est le même pour toutes. Ses rades vastes et sûres, sont abritées par deux îles qui elles-mêmes ont des ports. Le vaisseau que la tempête tourmente, à qui elle a enlevé ses câbles et ses ancres, aborde ses côtes sans danger et, plus sûrement encore, celui que l'ennemi poursuit, trouve, à l'embouchure de la Charente, un asile et des défenseurs.

» Si, des rades, un vaisseau entre dans le port, c'est avec une facilité peu coûteuse, et aucun havre dans l'Europe ne s'ouvre à moindres frais. Un pilote lamaneur, dont le salaire est fixé à une modique somme, fait la plus forte dépense du déplacement ; le charpentage et la main-d'œuvre de tous les objets d'armement y sont à un prix modéré et dans ce moment même où les ouvrages du port et du bassin ne sont pas encore à leur perfection, un vaisseau de 400 tonneaux s'arme et s'expédie du milieu du havre, et bientôt des vaisseaux d'une double grandeur y pourront entrer aussi commodément. En comparant cette économie aux frais des autres ports, on se convaincra que, dans aucun d'eux, un vaisseau ne peut trouver un asile ni plus sûr, ni moins dispendieux.

» Mais si, de la considération de ces avantages communs aux

bâtiments de toutes les nations, on passe à ceux qui sont particuliers aux vaisseaux des Etats-Unis de l'Amérique, on s'accordera à regarder la Rochelle comme destinée par la nature à être un des ports francs promis par le Roi.

» Les sels et les eaux-de-vie sont les articles premiers des cargaisons qui se transportent aux Etats-Unis et la Rochelle est entourée des meilleures salines de l'Europe, son territoire planté en vignes fournit une immense quantité d'eaux-de-vie ; celles qu'on distille à Cognac et dans d'autres endroits de la Saintonge, dont la réputation est connue, descendent à la Rochelle par la Seudre et la Charente.

» La nécessité qu'il y a pour les Américains de charger nos sels sur nos salines mêmes est telle que, hors de notre port, il leur deviendrait indifférent peut-être de les tirer du Portugal. Cette considération ne doit donc pas faire hésiter le gouvernement de mettre nos sels si précisément sous leurs mains, qu'ils n'aient pas même à délibérer où il leur conviendra mieux de s'en fournir.

» Le Poitou, à une petite distance de la Rochelle, ramasse des laines et est la base des métiers de toute espèce. Lorsque le Canada faisait partie des colonies françaises, les cargaisons s'assortissaient à ses marchés et aujourd'hui encore ses fabriques, susceptibles de perfection, l'atteindront d'autant plus rapidement que leur débouché s'augmentera à mesure qu'elles y approcheront de plus près. On remarquera que le Poitou, toujours abondant en vivres, peut établir la main-d'œuvre à un prix qui fixe en France la fabrication de ses draperies communes, nécessaires à la consommation des Etats-Unis.

» Dans ce moment où le commerce des Américains avec la France n'est encore qu'à son berceau, où les abords de nos côtes, devenus hasardeux par les croisières des armateurs, ne permettent pas de choisir les ports où l'on veut aborder ; dans ce moment même, c'est de Niort, c'est des manufactures éparses dans les petites villes du Poitou, c'est des plus proches environs de la Rochelle que s'expédient ces grosses draperies qui vont former les cargaisons des bâtiments américains, quels que soient les ports où ils aient pu arriver sûrement.

» Nous savons que ces articles seuls ne complètent pas les assortiments des cargaisons ; mais, volumineux par leur nature, l'économie des expéditions exige qu'ils soient pris et embarqués sur les lieux pour éviter les frais d'un transport et d'un renversement dont leur valeur intrinsèque souffrirait difficilement l'augmentation ; et, pour l'assortiment des autres articles, on sait assez qu'il se forme des magasins où il se présente des acheteurs et quel que soit l'éloignement du lieu de leur extraction à celui de leur embarquement, leur valeur supporte aisément la légère différence du transport.

» D'un autre côté, si, dans tous les ports de France, les vaisseaux des Etats-Unis vendent également bien tous les produits de leur culture, nulle part comme à la Rochelle ils ne vendront aussi avantageusement leurs huiles et leurs pelleteries.

» La ville de Niort a eu de tout temps des manufactures de chamoiserie et de buffetterie à l'usage des troupes du Roi. Leur débouché est très considérable, la perte même du Canada, en diminuant leur nombre, n'a pu déplacer leurs établissements. Elles s'approvisionnent aujourd'hui à grands frais en Angleterre des mêmes pelleteries que, dans des jours plus florissants pour cette place, elles trouvaient à la Rochelle. Dans quelque ville qu'on établisse un port franc, jamais il ne sera aussi près des manufactures de Niort, et les fabricants qui mesurent les distances et calculent les transports, paieront toujours les huiles et les pelleteries des Américains dans la proportion de l'éloignement qu'il y aura des marchés à leurs fabriques, tant il est vrai que la Rochelle ne sollicite que des avantages communs à ses habitants et aux sujets des Etats-Unis. Ces derniers les solliciteraient eux-mêmes, si une correspondance mieux établie leur avait appris à les connaître.

» Le commerce de la Rochelle avance avec confiance qu'il ne présente ici que des faits avérés de tous et il se permet de douter qu'aucune autre situation convienne mieux que la Rochelle à l'établissement d'un port franc.

» Si l'on considère l'abord de cette ville, on verra que de ses rades un vaisseau entre immédiatement dans le port ; qu'il n'a point à remonter trente lieues de rivière, où des mouillages fré-

quents et souvent prémédités sont la cause ou l'occasion d'une fraude sans cesse renaissante et que mille bras armés pourraient à peine repousser.

» Cette ville d'ailleurs, murée contre l'ennemi, oppose par cela même des obstacles insurmontables contre le déplacement des marchandises prohibées. Elle offre un entrepôt vaste et sûr dans toute son étendue où les Américains aborderont sans donner de défiance et où les droits du Roi resteront assurés.

» Enfin, le libre commerce de la France avec les Etats-Unis est pour tous les sujets du Roi un commerce d'étrangers qui se rapprochent par des échanges, il deviendra en quelque sorte pour cette ville une source de liaisons d'affaires qui découleront des liaisons de sang et de patriotisme. Cette ville, dans des temps moins heureux, contribua à la population des colonies de l'Amérique septentrionale, mais, en y portant l'amour de leur pays, ces nouveaux habitants le consacrèrent par un monument durable et la Nouvelle-Rochelle, dont ils jetèrent les fondements, atteste que cette ville leur sera toujours chère.

» Ce sont les raisons que les négociants de la Rochelle présentent humblement au Roi. S'ils osaient réclamer des dédommagements, ils se permettraient de dire que la perte du Canada et de l'île Royale, que la cession de la Louisiane, dont ils avaient formé l'un et l'autre commerce, leur ont causé un dommage que quinze années de paix auraient à peine réparé et qu'il leur semblerait juste qu'une partie de ce même commerce, rappelé par un port franc, fut en quelque sorte regardé comme la restitution de leur ancien patrimoine.

» On sait avec quel soin le gouvernement chercha à balancer les avantages de toutes les places de commerce, qu'il est pénétré de cette vérité utile : qu'il faut dans un grand Etat entretenir l'émulation de tous les ports, afin qu'ils vivifient les intervalles qui les séparent. Ainsi, lorsque l'exploitation du commerce de l'Inde devint permise à tous les armateurs, S. M. ordonna que les désarmements des vaisseaux se fissent à Lorient, que les effets du Roi s'y chargeassent ; de sorte que cette ville ne s'aperçut pas que la compagnie n'existait plus.

» Cet exemple, entre beaucoup d'autres, doit faire espérer aux

négociants de la Rochelle que, dans cette circonstance, leur ville, dont le commerce a le plus souffert par les cessions du dernier traité de paix, obtiendra de l'administration un dédommagement que sa position, la nature de ses productions, l'activité de ses habitants lui ont en quelque sorte donné le droit de réclamer et qu'elle reprendra son rang d'égalité parmi les places maritimes de France. »

Le 15 janvier 1783, la chambre de commerce adressa un exemplaire de ce mémoire aux ministres, à l'intendant du commerce, à M. de Blossac, intendant du Poitou, à M. de Barentin, premier président de la cour des aides, à M. B. Franklin, signataire du traité de paix, président de la Pensylvanie, à M. de Montyon, conseiller d'Etat, ancien intendant de l'Aunis, à M. de Montmorency, à M. le duc de Laval, à M. le marquis d'Aligre, à M. de Trudaine de Montigny, avocat du roi au Châtelet, à M. de Montholon, conseiller d'Etat, ainsi qu'à un grand nombre d'autres personnages influents.

A M. de Montholon, elle disait : « La perte du Canada, d'établissements dans le Nord et celle de la Louisiane ont porté au commerce de cette ville les coups les plus funestes. L'agriculture du pays en a souffert cruellement et l'abondance même de ses récoltes en vins et sels n'a été, dans plusieurs années, qu'une vaine ombre de richesse et un objet de dépenses stériles. L'obtention pour ce port de la franchise promise par le Roi aux Etats-Unis de l'Amérique serait seule capable de lui faire oublier ses pertes. Nous avons sollicité souvent cette faveur et nous saisissons l'époque de la paix pour renouveler nos démarches auprès des ministres de Sa Majesté. Animé du désir de contribuer au bonheur des habitants de vos possessions dans ce pays, descendant d'un bienfaiteur dont la mémoire lui sera à jamais respectable ; on rapporte que François Ier ayant imposé les Rochelais à une amende de 100 mille écus, pour cause de rébellion, il en fit présent à un s^r^ de Montholon, en descendant avec lui l'escalier que l'on voit encore à l'Hôtel-de-Ville : que Montholon ayant supplié d'être dispensé d'accepter un présent de cette nature, le Roi dit qu'il le donnerait à un de ses pages ; que Montholon alors l'accepta en demandant la permission d'en disposer comme

il le voudrait, à quoi François Ier consentit, pourvu que ce ne fut pas pour rendre la somme aux Rochelais; que Montholon l'appliqua à l'hôpital Saint-Barthélemy. Il est fait, dit-on, allusion à ce traité dans les titres ou contrats par lesquels le Roi a concédé en dernier lieu la terre de Dompierre à M. de Montholon, en remboursement de sa charge de Président à mortier au parlement de Metz. Nous sommes persuadés qu'il suffira de réclamer votre appui... (1) »

Comme observations subséquentes, la chambre de commerce crut devoir faire un nouveau mémoire portant ce qui suit :

« La chambre de commerce de l'Aunis a cru devoir dans son mémoire éviter les détails et se borner, pour ainsi dire, à des indications générales de la situation avantageuse du port de la Rochelle. La proximité des provinces d'Aunis et du Poitou est une de ces considérations particulières sur lesquelles on aurait pu s'étendre davantage.

» Le pays d'Aunis confine le Poitou et doit concourir à sa prospérité, pour la partager ensuite. Rien ne serait plus capable de faire valoir la fertilité de son sol, d'augmenter ses troupeaux à laine et d'encourager l'industrie de ses habitants que la franchise du port de la Rochelle pour la navigation des Etats-Unis. Il se formerait bientôt, à la plus grande proximité de cette vaste

(1) François Ier avait imposé les Rochelais à une amende de cent mille écus pour cause de rébellion au sujet de l'impôt sur les gabelles. L'annaliste Amos Barbot parle bien de cette amende, mais il dit qu'elle ne fut que de quarante mille livres et qu'elle fut appliquée aux réparations de la ville. D'un autre côté, Arcère, dans son *Histoire de la ville de la Rochelle*, cite le passage d'un ouvrage de Le Gendre, avocat au parlement, qui dit que cette amende s'élevant à deux cent mille livres tournois fut donnée à François de Montholon, homme d'une grande vertu, qui l'employa à construire et doter l'Hôtel-Dieu de cette ville. Arcère ajoute que ce prétendu don se trouve indiqué dans un livre intitulé : *Essais sur l'idée du parfait magistrat, 1701* ; et dans l'*Histoire des grands officiers de la couronne, tome 6, page 472*. Il ajoute encore que l'épitaphe de M. de Montholon, sur son tombeau, à l'église Saint-André-des-Arts, à Paris, fait mention de la remise qu'il fit aux Rochelais d'une somme de deux cent mille livres que François Ier lui avait donnée, et qu'il les destina à la construction d'un hôpital. Arcère insiste sur ce que l'amende ne fut de quarante mille livres, qu'elle fut appliquée aux fortifications de la ville et non donnée à un particulier, ne pouvant être question d'une somme si importante pour l'époque — 1542. — La ville de la Rochelle possédant déjà plusieurs hôpitaux, il est supposable qu'il n'en fut pas construit un nouveau et que cette libéralité fut affectée à celui de Saint-Barthélemy (aujourd'hui hôpital Auffrédy, édifié au XIIIe siècle), qui était alors le plus considérable de la ville. (Voir également l'*Inventaire des archives de la ville de la Rochelle*, par M. de Richemond, archiviste du département).

La seigneurie de Dompierre devint propriété de Nicolas de Montholon, en 1772, suivant contrat d'engagement du 4 novembre et il la vendit, le 7 juin 1784, à M. de Crussol d'Uzès, évêque de la Rochelle, qui fit démolir le château. (Voir la *Monographie de Dompierre-sur-mer*, par MM. l'abbé Choinard et Ernest Tauzin).

province, un approvisionnement constant et sous la main du consommateur, des pelleteries de l'Amérique propres à alimenter les chamoiseries de Niort et à vivifier les bords de la Sèvre.

» Ces chamoiseries, de tout temps si renommées, distribuent par les travaux multipliés qu'exige l'apprêt des peaux une infinité de salaires. Les hommes débiles, les femmes et les enfants y participent. On les emploie à la coupe et à la couture des ouvrages que l'on tire de ces peaux. Le débouché toujours certain du chamois fait rester dans le Poitou le prix de la main-d'œuvre et y entretient une circulation d'espèces favorables à l'agriculture et à toutes les branches d'industrie. La cavalerie qui en consomme une quantité immense et dont plusieurs corps sont habituellement cantonnés dans le Bas-Poitou, à cause de ses excellents fourrages, se pourvoit à Niort d'un temps immémorial. C'est même une satisfaction pour les chefs d'être à portée d'inspecter les fournitures que l'on y prépare pour les troupes.

» On ne saurait encore assez apprécier de quelle importance il est aux papeteries du Poitou et de l'Angoumois de trouver auprès cette quantité de colle qui provient de la rognure des peaux de cerfs et de chevreuils et que les frais d'un long transport ne permettraient plus d'employer. Il en est ainsi des dégras, ce liquide épais que rendent les huiles de poissons après avoir servi à convertir les peaux en chamois. Depuis l'heureux essai que l'on a fait il y a quelques années de cette matière, il deviendrait impossible de s'en passer dans les tanneries du Poitou et dans toutes celles du royaume qui en font continuellement des demandes, et l'on sait la protection particulière que méritent ces manufactures.

» Les laines sont une des principales productions de cette fertile province. Est-il rien de plus propre à encourager cette branche précieuse d'agriculture que de protéger le débouché et d'étendre la consommation des fabriques de draperies communes, de chapeaux, de bonnets et de bas dans lesquelles la laine seule est employée ? C'est à leur entretien vivifiant que tendrait le concours dans ce port des habitants des Etats-Unis.

» Les peuples de cette partie de l'Amérique toujours occupés chez eux de la chasse ou de la pêche ont un besoin indispensable

de ces grosses draperies. Ils les trouveraient bientôt trop chères, si, en les achetant ailleurs qu'à la Rochelle, il leur fallait supporter le coût de la voiture, les commissions et tous les autres frais résultant des déplacements et des transports. Les marchés que nous avions autrefois dans le Canada, que fournissaient presque entièrement les armateurs de la Rochelle, ont appris aux Américains du septentrion la préférence qui est due à ces fabriques du Poitou sur celles d'Angleterre de pareil genre.

» On mêlera ici une réflexion que l'on croit assez importante. En rendant au Poitou la justice que l'on doit à son étendue, à sa fertilité et à l'industrie laborieuse de ses habitants, on ne peut se dissimuler qu'il manque à cette belle province des rivières qui, découlant de ses confins à la mer, voiturent sans frais sensibles les matières premières de la fabrication. Il est donc nécessaire pour sa prospérité qu'elle manufacture chez elle ses lainages et qu'elle reçoive par la Sèvre les pelleteries et les huiles de poissons que lui expédiera le port de la Rochelle, en faisant de ce port une réaction continuelle et successive d'échanges et d'expéditions.

» Tous ces rapports sont si liés et si essentiels que si la Rochelle était privée de la franchise pour les Américains, on aurait à craindre de voir languir toutes les manufactures du Poitou que le gouvernement a tant d'intérêt à faire prospérer. Le commerce avec ces nouveaux alliés serait plus longtemps à se former et à parvenir à la période à laquelle on doit avoir à cœur de l'amener, on trouverait difficilement un autre port aussi voisin des lieux propres aux chamoiseries et à l'amas de laines. Il y a peu de contrées aussi favorisées que Niort et Saint-Maixent par des courants d'eau et de féconds pâturages. Quand il n'y aurait qu'à transporter ailleurs leurs établissements et les ouvriers qu'ils emploient, le temps qu'il faudrait y mettre laisserait aux autres alliés de ce nouvel état celui de captiver son attachement. Le commerce national en souffrirait et cette quantité de familles du Poitou, livrées de tout temps à l'industrie la plus profitable, n'aurait plus qu'à gémir sur la perte totale de la correspondance ancienne et directe du port de la Rochelle avec les commerçants du Nord de l'Amérique.

» Une dernière observation qui a trait également à l'intérêt du commerce de France en général : c'est que les peaux d'origneaux, de cerfs et de chevreuils qui servent à convertir en chamois forment la partie la plus considérable et comme la base des cargaisons de pelleteries qui viennent en Europe. Favoriser l'importation de ces sortes de peaux, c'est favoriser celles des peaux de martres, de renards, de loutres, d'ours, etc., que l'on emploie aux fourrures et qui servent d'assortiment et de complément de cargaisons. Les négociants rochelais, pour avoir fait longtemps le commerce du Canada en grand, ont encore une expérience particulière de la méthode d'assortir ces peaux, du soin qu'il faut prendre pour leur conservation et des lieux où il faut les offrir. On trouvera sûrement à propos de procurer à ce royaume les bénéfices de la revente que l'on en ferait comme autrefois à l'Allemagne et à la Suisse qui consomment immensément de fourrures ; outre l'avantage de ne point aller chercher dans les ports étrangers et d'avoir de la première main ces peaux propres aux fourrures dont il se fait en France même une consommation assez considérable. L'étendue des terrains, les nations de chasseurs que le traité du 30 novembre a mis sous la dépendance du congrès, les lacs, les fleuves et les rivières qui arrosent ces terrains donnent encore plus de poids à ce dernier motif pour accorder au port de la Rochelle la franchise pour les navigateurs des Etats-Unis. »

La ville de Niort, de son côté, comprit bien l'importance qu'elle retirerait de la franchise du port de la Rochelle, car ses officiers municipaux présentèrent le mémoire qui suit :

La ville de Niort est, par sa position, susceptible d'un assez grand commerce ; construite sur les bords d'une rivière qui porte bateau, et qui par la voie de Marans communique à la Rochelle, dont elle n'est éloignée que de dix lieues, elle sert comme d'entrepôt aux marchandises du haut et bas Poitou, destinées pour l'entretien et la subsistance des îles françaises, qu'elle peut aisément verser et qu'elle verse réellement dans cette dernière ville.

Après la capitale elle est sans contredit la première du Poitou et la plus peuplée ; elle entretient trois manufactures, dont l'une de pelleterie, l'autre de grosses étoffes connues sous le nom de pinchinat, et la dernière de fil.

Dans des temps plus heureux, ces manufactures remplissaient le vœu des

habitants ; mais la perte du Canada les a rendus languissantes, sans toutefois les détruire ; elles reprendraient bientôt leur première activité et deviendraient même plus florissantes que jamais, si la Rochelle devenait l'un des ports francs dans lequel les sujets des Etats-Unis pussent amener et débiter toutes les marchandises provenant desdits Etats ; ces peuples y trouveraient eux-mêmes d'autant mieux leur compte qu'ils ne vendent nulle part aussi avantageusement qu'à la Rochelle leurs denrées, surtout leurs huiles de poissons et leurs pelleteries.

En effet, la seule ville de Niort fait acheter dans les différents ports du royaume toutes les peaux de chevreuils, daims, cerfs et élans qui arrivent : elle est même forcée d'en tirer de Londres à grands frais et pour des sommes considérables. Aucune autre ville ne peut entrer en concurrence avec elle pour cette branche de commerce, soit par la supériorité de l'apprêt des peaux, vérité connue et que personne ne lui conteste, soit parce qu'elle possède une quantité immense d'ouvriers dans ce genre, de femmes et d'enfants qui cousent les gants avec toute la propreté et la solidité possible, pour le prix modique de six à sept sous la paire.

Outre cet avantage unique et inappréciable il y a, tant dans la ville qu'aux environs, plus de trente moulins propres à fouler les peaux et plusieurs chamoiseries avec les emplacements et entours qu'elles exigent, toutes bâties et disposées sur les bords de la rivière de Sèvre qui baigne ses murs.

Pendant la dernière guerre, Niort a employé par année dans ses chamoiseries mille barriques d'huile de poissons venues à la Rochelle et à Marans des ports de Lisbonne, d'Angleterre et de la Baltique. Si les chamoiseurs trouvaient en tout temps des pelleteries à la Rochelle, comme cela arriverait infailliblement si son port était franc, leurs fabrications augmenteraient au moins des deux tiers parce que la consommation des peaux de daim est d'un débit assuré ; il en faut absolument pour la cavalerie, pour le service des postes, pour la majeure partie des personnes qui voyagent à cheval : il en faut pour faire cette grande quantité de gants qui se coupent à Niort, et où, par l'industrie de ses habitants, on est parvenu à supplanter dans cette partie les Anglais, qui auparavant en fournissaient la capitale ; de là l'avantage des Américains pour la vente de leurs cargaisons et celui de la ville de Niort en même temps, qui, trouvant pour ainsi dire sous sa main de quoi alimenter ses manufactures, s'y livrera d'autant mieux que le négociant ne sera point obligé de s'arracher du milieu d'une famille à laquelle il est souvent si nécessaire, pour aller chercher au loin et à grands frais ce qu'il trouvera à bien meilleur marché à deux pas de chez lui et pour ainsi dire à sa porte.

Cette augmentation des manufactures de chamois en produira nécessairement une autre et en même proportion, relativement aux huiles de poissons dont la consommation sera alors de trois mille barriques au lieu de mille ; de là conséquemment une bien plus grande quantité de dégras, objet pré-

cieux et essentiel pour les tanneries du royaume qu'on ne verra plus recourir à l'étranger comme le font aujourd'hui principalement celles de la Flandre française, qui par les ports de Dunkerque et de Calais sont forcés de tirer des dégras d'Angleterre, parce que les chamoiseries de France ne peuvent suffire à leur fournir cette matière de première nécessité. C'est ainsi que les différentes classes de négociation sont tellement liées les unes aux autres qu'elles se tiennent pour ainsi dire par la main, que la faveur de l'une influe sur l'autre, que c'est de cette combinaison bien entendue que naissent les progrès du commerce ; plus il s'étend et se multiplie, plus la fortune et les richesses du citoyen augmentent ; c'est là une vérité de sentiments que l'esprit saisit sans effort, et que l'expérience journalière démontre.

Si la franchise du port de la Rochelle pour la navigation des Etats-Unis est capable de vivifier et de donner la plus grande activité à la manufacture des peaux de la ville de Niort, elle produira le même effet sur celle des grosses draperies ou pinchinat qui s'y fabriquent. Cette branche de commerce, intéressante à tous égards par l'emploi qu'on y fait des laines de la province, tombée depuis environ vingt ans au moins de moitié, reprendra certainement une nouvelle vigueur par la consommation qu'en feront les Américains, à qui ces grosses étoffes conviennent, qu'ils trouveront dans le lieu de leur débarquement même au moyen des magasins que la ville de la Rochelle aura soin d'y tenir, et qu'ils ne pourraient jamais se procurer ailleurs qu'en les payant beaucoup plus cher. L'emploi de ces laines, devenu plus considérable, exigera nécessairement une augmentation de bestiaux, qui conséquemment influeront d'autant plus sur les progrès de l'agriculture, objet essentiel du plus grand intérêt et d'un poids infini.

Niort ne sera pas la seule ville qui profitera de ces avantages : celle de Saint-Maixent, où l'on fabrique des bas, des bonnets dans lesquels la laine seule est employée ; celle de Parthenay, qui fournit deux espèces de grosses draperies l'une sur laine et l'autre sur fil ; les fabriques du bas Poitou, qui consistent dans des étoffes de laine blanche qu'on appelle carisés, participeront à la nouvelle vie que donnerait au commerce la franchise du port de la Rochelle pour la navigation des Etats-Unis.

Les hameaux, les bourgades et les autres petites villes de la province, qui ne laissent pas que d'entretenir des rameaux assez considérables de commerce, jouiront de la même faveur. Elles redoubleront d'efforts, lorsqu'elles verront le débouché de leurs denrées et de leur industrie ; de manière que ces intérêts respectifs paraissent tellement liés et ont des rapports si sensibles que plus on réfléchit sur leur nature, plus on demeure persuadé qu'aucun port de France n'offre autant d'avantages aux Américains eux-mêmes que celui de la Rochelle, et que cette franchise est de la plus grande utilité pour le commerce des provinces d'Aunis et du Poitou.

Par ce mémoire, Niort reconnaissait que le port de la Rochelle

était celui du haut et bas Poitou, par lequel il était facile d'exporter tous les produits manufacturés et autres denrées, et recevoir principalement les pelleteries et huiles de poissons nécessaires pour les chamoiseries ; la ville de Niort devait être considérée comme l'entrepôt du Poitou, par suite de ses facilités d'accès avec la Rochelle, pour toutes les marchandises arrivant par mer. Aussi fit-elle des instances pour que la Rochelle devienne l'un des ports francs promis par le roi en faveur des Etats-Unis d'Amérique.

On voyait alors les marchands de Niort, de Fontenay, de Luçon faisant arriver par la Rochelle les huiles, les savons, les fromages, la bière, les vins étrangers, le poivre, les drogueries et autres articles qu'ils revendaient un peu plus loin.

Les instances des Rochelais et des Niortais ne furent point admises et les Etats-Unis n'eurent jamais de ports francs en France, tels que le roi en avait pris l'engagement.

En 1786, le commerce de France avec les Etats-Unis de l'Amérique ne recevait pas les accroissements dont il était susceptible, la timidité, pour ne pas dire le dégoût qui s'était emparé des négociants français, ne pouvant les ramener que très lentement à profiter des leçons de l'expérience, pour tenter de nouveaux essais.

Le gouvernement désirait resserrer et étendre les liens qui unissaient la France et les Etats-Unis ; mais il fallait lutter contre un peuple dont le système politique roulait sur la navigation et le commerce. Aux avantages d'une longue expérience de tous les établissements utiles, ils jouissaient d'une grande perfection dans tous les arts, qui, simplifiant le travail, en faisait ressortir un bas prix auquel nous ne pouvions atteindre, malgré l'avantage bien connu de notre main-d'œuvre sur la leur.

Le gouvernement français avait déjà fait un grand pas en supprimant les droits de sortie sur les eaux-de-vie, en favorisant la circulation des vins de quelques-unes de nos provinces, en supprimant ou modérant les droits énormes dont étaient chargés les sels à l'enlèvement ; mais ces sacrifices ne suffisaient pas au commerce français. Pour lutter contre des rivaux, il fallait dépouiller ceux-ci de leur supériorité, en répandant sur nos

manufactures tous les encouragements dont elles avaient besoin.

Le commerce rochelais demandait, notamment, la suppression absolue de tous les droits, tant à l'entrée des matières premières, qu'à la sortie des produits manufacturés.

La France possédait les objets les plus importants des besoins des Américains, les sels, les vins, les eaux-de-vie, le tafia ou rhum de nos colonies, denrées d'un grand volume, d'une consommation indispensable et base d'un grand commerce ; comment se faisait-il que les Américains, depuis les traités qui ont consacré leurs libertés, n'aient tiré que peu ou point des sels de France ?

En France, on les croyait les premiers sels de l'Europe, préjugé qui a pu causer une multitude d'erreurs dans notre régime fiscal et politique. Les véritables appréciateurs du mérite des sels sont les peuples consommateurs et dans les marchés où les sels d'Europe sont en concurrence, celui de la France n'occupait que le quatrième rang, passant après ceux de la Sardaigne, du Portugal et de l'Espagne.

Les Américains, par d'anciennes habitudes, conservaient au Portugal une préférence pour leurs sels, malgré tous les motifs de reconnaissance qui devaient les porter vers la France. Cela pouvait tenir à quelque différence, que l'auteur d'un mémoire présenté à la chambre de commerce de la Rochelle explique ainsi qu'il suit : « En Portugal, le sol des marais est très exhaussé, et par le moyen d'un moulin, d'un mécanisme simple et peu dispendieux, on abreuve les marais à volonté de la quantité d'eau dont ils ont besoin. En France, au contraire, le sol est très abaissé et les marais ne s'abreuvent que par le retour du gonflement périodique de la mer aux pleines et nouvelles lunes, ce qui fait dépendre la saunaison des vicissitudes auxquelles les vents assujettissent ces gonflements. Cet abaissement n'a sans doute été formé que pour faciliter l'introduction de la mer et l'on s'en serait épargné vraisemblablement un travail long et dispendieux, si l'on eut connu les moulins du Portugal et qu'on eut adopté leur usage. Il n'est guère permis de croire que dans des temps reculés et d'ignorance, les lois de la physique aient présidé à cette dispo-

sition et qu'elles aient eu pour objet de concentrer davantage la chaleur; mais cette physique ne serait pas moins vicieuse, non seulement parce qu'elle dérobe les marais à la plus grande action du soleil, mais parce qu'elle nuit à l'évaporation essentielle pour la forte cristallisation des sels. »

De cette observation, il paraissait résulter qu'en réformant nos marais salants, il n'était pas impossible d'atteindre à la perfection des sels de Portugal. Le commerce semblait croire que la modification à apporter à nos marais devait être faite en petit par le gouvernement, et que, lorsque le succès serait bien constaté, on pourrait par des encouragements opérer la réforme générale.

Dans un mémoire sur le commerce avec les Etats-Unis, adressé en août 1786 à M. de Puységur, nous trouvons que 18 muids ras de sel, mesure de Brouage, coûtaient, en droits du roi et des seigneurs, à l'enlèvement pour l'étranger, 118 livres 17 sols; mais qu'à partir du mois d'octobre 1786, d'après l'arrêt du 6 avril de la même année, ce droit ne devait plus être que de 64 livres 11 sols 10 deniers, alors que l'enlèvement des sels de Portugal ne coûtait aucun droit. Il est certain que ce droit était encore beaucoup trop élevé pour permettre aux Américains de venir prendre nos sels, malgré la guerre qui leur était faite par les Algériens et la crainte d'être pris par leurs corsaires, en se portant vers le Portugal; c'est à cette seule crainte que l'île de Ré dut le débouché de quatre ou cinq chargements.

Dans ce même mémoire, le commerce rochelais disait encore: « Un genre de richesse propre à nourrir l'ambition de l'Europe, et qui semble exclusivement réservé à l'Amérique septentrionale, c'est celui que renferment ses forêts. On veut parler ici de cette multitude d'animaux précieux dont les dépouilles, servant également à nos besoins et à notre luxe, forment ce que l'on nomme les pelleteries. Il est impossible à des Rochelais de s'arrêter sur cette branche de commerce, sans se rappeler avec douleur qu'elle fut dans les mains de la France, et que le port de la Rochelle était le centre de son importation; et que lors du sacrifice du Canada, les liens de fraternité qui nous unissaient aux sauvages et qui semblaient se renforcer chez ces peuples

simples et généreux avaient porté sur la Louisiane une grande partie de la traite du Canada, et pouvaient adoucir les regrets de sa perte. Mais un nouveau sacrifice qui mit cette seconde colonie dans les mains d'une puissance qui, quoique alliée, nous en défendit l'accès, bannit, sans retour, le commerce important des pelleteries en France... »

Cette branche de commerce appartenait aux Anglais par leurs possessions du Canada et du Nord. Il était difficile d'enlever à une puissance aussi éclairée sur ses intérêts, une portion quelconque de son commerce. Il était à redouter que, maîtresse en quelque sorte de la traite des pelleteries, elle put arbitrairement régler le prix de l'achat et de la vente. En effet, on la vit porter le prix des achats au-delà de toutes les bornes connues jusqu'alors, dans la confiance que les nations étrangères qu'elle avait rendues ses tributaires, subiraient la loi qu'elle imposerait à la vente. Par ce moyen, elle réussit à réunir en ses mains, non-seulement les pelleteries de sa propre traite, mais encore les faibles parties qui se traitaient aux Etats-Unis.

Cependant, pour attirer ou du moins partager ce commerce, les Etats-Unis s'occupèrent d'ouvrir des communications intérieures entre les fleuves et les lacs. S'il avait pu en résulter que les Anglais cessassent d'accaparer le commerce des pelleteries, il ne paraissait pas impossible à la France d'attirer dans ses ports la plus grande partie de celles des Etats-Unis, et, par cette révolution, mettre des bornes à la cupidité des Anglais.

Pour cela, il fallait affranchir les chamoiseries de tous les droits, tant généraux que particuliers, qui grévaient les pelleteries, sous une multitude de noms bizarres, et laisser à la consommation intérieure un champ libre ; puis, affranchir de tous droits d'entrée et de sortie, les pelleteries qui seraient importées dans le royaume, venant directement des Etats-Unis ou de la Louisiane, par bâtiments français, américains ou espagnols seulement.

Ces franchises devaient mettre le manufacturier, le pelletier, le fourreur, en état, sans renchérir la consommation, d'élever le prix des matières premières, de la totalité ou d'une grande partie des droits, et permettre à la France d'appeler à elle ces matières

premières et en faire l'entrepôt des ventes comme le centre des fabrications.

Les Anglais avaient l'habitude de rendre, à la sortie, les droits payés sur les pelleteries à l'entrée : ils n'exceptaient que le castor. Le paiement à l'entrée est une avance qui influe sur le prix de sortie, en sorte que les manufactures anglaises chargées de droits devaient être limitées dans le prix qu'elles pouvaient mettre aux matières premières. Les Français, au contraire, libres de toutes ces entraves, pouvaient espérer conduire leurs rivaux à l'une de ces alternatives : ou de perdre leurs manufactures, qui ne pourraient plus soutenir la concurrence des nôtres, ou de supprimer tous les droits ; dans ce dernier cas, on espérait voir se borner les ressources fiscales de l'Angleterre.

Tels étaient les moyens signalés par le commerce rochelais, pour appeler en France le commerce des pelleteries avec les Etats-Unis.

La ville de la Rochelle a été longtemps en possession du commerce des pelleteries. Il fut en quelque sorte son patrimoine. Il n'a cessé d'y exister que par la perte de tous les moyens. Dans cette privation, cependant, son activité lui fit encore saisir quelques occasions pour tirer de faibles cargaisons de la Louisiane qui servirent moins à flatter son ambition et conserver ses connaissances, qu'à nourrir des sentiments de prédilection qui la portait sans cesse vers cette branche. Sa situation, au centre du royaume, la mettait à portée des manufactures du Poitou où se travaillait la plus grande partie des peaux.

Nous trouvons encore les réflexions ci-après : « Depuis que le Canada appartient à l'Angleterre, les Anglais ont concentré à Londres le commerce de la pelleterie. Ils en ont fait le seul marché du castor, cet article d'une valeur si précieuse et en même temps d'une nécessité si grande, pour lequel les Anglais mettent nos chapelleries à de fortes contributions. Toutes les autres espèces de pelleteries se trouvent à la fois rassemblées à Londres, comme elles l'étaient autrefois à la Rochelle... Entrer en rivalité avec le marché de Londres pour les pelleteries, en établir un à la Rochelle, ville si renommée autrefois pour ce genre de commerce, où les pelletiers du royaume, ceux de la Hollande, de la

Suisse, de l'Espagne et du Piémont étaient habitués à se rendre chaque hiver, serait donc une tentative dont le succès pourrait faire le bien des Américains, celui des chapeliers et des pelletiers de ce royaume, et devenir enfin un attrait pour ceux des pays étrangers... Aujourd'hui, par la sujétion du tarif de 1664, grande partie des pelleteries importées de l'étranger à la Rochelle, paient à la ferme générale le quintuple des droits qui se perçoivent à l'entrée par quelques autres ports du royaume. Après avoir satisfait aux droits de la ferme générale, il faut encore acquitter à la Rochelle privativement des droits réservés sur les pelleteries qu'on y fait arriver. Ces droits joints aux premiers forment un prélèvement si considérable que le commerce des pelleteries s'y est à peu près éteint, sans que les autres villes en aient profité. Le fisc n'a rien gagné et l'Etat a perdu l'avantage des salaires multipliés et des consommations en tout genre, occasionnés par les mouvements et par le façonnage des pelleteries. »

Ce même mémoire portait encore :

Huiles de poissons. — « Celles que procure notre pêche, quelque animée qu'elle soit, ne suffisent pas toujours, et souvent nos chamoiseurs et nos mégissiers sont contraints d'en tirer d'Angleterre. Si la différence des droits ou les règlements ne leur permettent pas de les faire venir en droiture, ils savent prendre des mesures pour s'en procurer indirectement, quand leur besoin l'exige. Il serait plus naturel de faire profiter les Américains, nos alliés, de l'avantage de cette fourniture et de la faire servir d'aliment à l'échange des marchandises du cru et des fabriques du royaume... Pour concilier l'intérêt primitif de la pêche nationale avec celui de l'admission des Américains à introduire chez nous les huiles de leur pêche, il suffirait d'une modération ou réduction de moitié des droits que paient les autres huiles de pêche étrangères à leur entrée en France. »

Tabacs. — « Les tabacs qui proviennent de l'étranger ne sont plus imposés, mais ils ne peuvent être achetés que par les fermiers généraux, pour la consommation du royaume, ou mis en entrepôt pour être réexportés à l'étranger. On conçoit l'avantage

que l'on trouverait à rassembler dans un même endroit les tabacs importés des Etats-Unis. Les achats de la ferme seraient simplifiés. Une activité d'échange entre la Rochelle et les Etats-Unis pourrait procurer ce moyen. »

Indigo. — « Cette teinture provenant des pays étrangers, paie à l'entrée 5 livres de principal par quintal et moitié en sus pour l'accessoire. Comme cette importation des Etats-Unis peut être utile à nos fabriques, sans porter un grand préjudice à nos îles de l'Amérique, la modération du droit à l'entrée de l'indigo de la Caroline à la Rochelle, serait une faveur assez naturelle. Il resterait enfin à désirer pour l'établissement et l'activité de la correspondance, qu'il fut accordé aux armateurs des navires rochelais destinés pour les ports des Etats-Unis et qui en reviendraient, des faveurs semblables à celles portées par l'arrêt du conseil d'Etat du Roi du 26 septembre 1784 pour le commerce du Nord, et que les protecteurs du commerce de cette place daignassent s'employer auprès du congrès, pour obtenir que les navires rochelais qui navigueraient dans les dépendances de ce nouveau Sénat, fussent affranchis, en tout ou en partie, des droits et des impositions auxquels il a pu assujettir la navigation des étrangers... »

On voit, par ce qui précède, combien les Rochelais étaient désireux d'étendre leurs relations avec les Etats-Unis. N'ayant pu obtenir la franchise de leur port pour toutes les provenances américaines, ils cherchèrent à obtenir une préférence sur les autres nations, en sollicitant la modération des droits imposés à l'entrée comme à la sortie des marchandises venant ou allant chez les Américains, nos nouveaux alliés. Ils sollicitèrent, en outre, l'exemption de tous droits sur les approvisionnements nécessaires à l'armement de leurs navires, et, de plus, une prime de 10 livres par tonneau de port desdits navires.

Les moyens proposés pour faire fleurir le commerce de la France et des Etats-Unis ne furent pas adoptés. Outre les importations précieuses que nous devions retirer de ces Etats, le merrain, pour la construction des futailles, devait attirer l'attention particulière des Rochelais, ce bois étant très recherché pour les futailles d'eau-de-vie. Il fallut se résigner et attendre, et ce ne

fut que vers 1815 que l'on vit un grand commerce s'établir entre la Rochelle et les Etats-Unis.

CHAPITRE IX.

Assurances maritimes. — Visites des navires.

Le 8 avril 1767, M. Jacques Carayon, directeur de la chambre de commerce de la Rochelle, rappela les conditions établies le 2 mai 1763 entre assureurs et assurés, portant : qu'à partir du 20 mai 1763 toutes les polices d'assurances seraient enregistrées par le secrétaire de ladite chambre, moyennant un droit à payer par l'assuré, s'élevant, savoir : à 40 sols par police concernant un voyage au long cours, et à 20 sols pour un voyage au cabotage.

Sur les observations de M. Carayon, des modifications furent apportées à ce tarif et la chambre fixa ainsi qu'il suit le montant des droits à payer, savoir : à 30 sols pour les polices des voyages au long cours dont la somme assurée serait supérieure à 2,000 livres, et à 20 sols pour les mêmes voyages dont la somme assurée ne dépasserait pas 2,000 livres ; à 15 sols pour les polices des voyages au cabotage dont la somme assurée serait supérieure à 2,000 livres, et à 10 sols pour les mêmes voyages dont la somme assurée ne dépasserait pas 2,000 livres ; qu'un arrêt serait sollicité rendant cet enregistrement obligatoire et établissant ces droits.

Le gouvernement ne voulut rien prescrire de semblable, aussi l'enregistrement au secrétariat de la chambre de commerce fut-il négligé, au point qu'il fallut encore modifier les droits établis.

Par autre délibération du 16 septembre 1774, il fut décidé que chaque police d'assurance ne donnerait lieu qu'à un droit de

douze sols, quelle que soit la destination du navire ou l'importance de la somme assurée.

Nous ne pouvons pas dire que l'enregistrement de toutes les polices fut régulièrement faite, mais il existe dans les archives de la chambre de commerce plusieurs volumes de ces assurances, documents utiles à consulter pour ceux qui s'occupent du commerce du XVIII[e] siècle.

La France accueillit avec joie la déclaration de l'indépendance des Etats-Unis d'Amérique, et les Rochelais sentirent bien que le traité d'alliance offensive et défensive contracté, allait faire déclarer la guerre par l'Angleterre et que cette dernière nation agirait comme elle avait toujours fait, par la violation du droit des gens. Les assurances montèrent à 52 1/2 °/₀, pour les ports de l'Atlantique-Ouest et à 78 1/2 °/₀, pour ceux de la Manche.

Il fallut attendre l'insulte faite au pavillon de la France, arboré sur les frégates la **Licorne** et la **Pallas**, le 17 juin 1778, pour que Louis XVI se décida à faire connaître que c'était à partir de ce jour que devaient commencer les hostilités, alors que, précédemment à cette date, une grande quantité de navires marchands, qui ne se doutaient pas de la gravité de la situation, avaient été capturés.

Le 17 avril 1779, la chambre de commerce de la Rochelle écrivit à M. de Sartine : « ... Lorsque chaque place s'occupe de prévenir par des règlements sages et réfléchis les procès qui peuvent naître de l'incertitude dans la fixation de l'époque où ont commencé les hostilités entre la France et l'Angleterre, nous voyons sortir des bureaux de votre administration une lettre du Roi à Mgr l'amiral qui la fixe au 17 juin 1778. C'est une surprise faite ici, Mgr, à la religion du Prince : sa bonté aura cédé au cri de l'intérêt particulier, voilé à ses yeux de celui de la justice. Les suites vont en être cruelles, si votre sagesse ne s'empresse de les prévenir. Nous aurons l'avantage de vous le développer, Mgr, dans la plus grande force et vérité, et vous en serez frappé ; mais en attendant, la cupidité, armée de la lettre du Roi à Mgr l'amiral, va vexer le commerce et consommer des injustices. Daignez, Mgr, vous intéresser encore aux débris de nos fortunes, nos malheurs nous les ont rendus trop précieux pour les voir com-

promettre par des discussions et des procès où le commerce va s'armer contre lui-même. Votre décision prononcera sur la ruine totale ou la tranquillité des places maritimes... »

Les procès ne tardèrent pas à surgir, malgré la timidité des assureurs, dès que la rupture avec l'Angleterre devint complète. On prit des arrangements, on varia les opérations suivant les circonstances et suivant le cours des événements, et, avant même que la guerre fut déclarée, on stipula des pactes particuliers, on inséra des clauses nouvelles dans les polices d'assurances, notamment : *qu'en cas de déclaration de guerre et de prise des navires assurés, la prime serait augmentée de 25 °/₀.*

C'est ainsi que fut souscrite, le 10 juin 1778, une police d'assurance sur le navire le **Maréchal de Brissac**, de Bordeaux, à son départ des îles françaises de l'Amérique. La prime stipulée à 5 °/₀ devait donc être portée à 30 °/₀, dans le cas de déclaration de guerre avant l'arrivée du navire en France. Ce navire arriva heureusement le 28 juillet 1778, alors que, depuis longtemps, les hostilités des Anglais étaient publiques, la guerre généralement reconnue n'étant pas déclarée. Les assureurs crurent avoir le droit d'exiger l'augmentation de la prime consentie et engagèrent une instance à laquelle se joignit d'autres assureurs, dans un intérêt commun. L'amirauté de Marseille, par sentence du 23 mars 1779, condamna l'assuré au paiement de l'augmentation de prime stipulée par la police d'assurance. Appel fut porté devant la cour d'Aix qui, par arrêt du 19 juillet, confirma la sentence de Marseille.

Cette assurance portait sur un capital assuré de 83,200 livres ; c'était donc une prime de 24,960 livres qui était réclamée par les assureurs, au lieu de celle de 4,160 livres que les assurés consentaient à payer. On peut juger, par ce seul fait, combien la violation du droit des gens amena de perturbations dans les affaires.

L'arrêt de la cour d'Aix fut porté en cassation au conseil du roi, afin qu'il soit établi que la proclamation du roi d'Angleterre étant du 29 juillet 1778, il était impossible qu'elle eut quelque effet en Europe avant le 30 du même mois, et dans les mers des colonies d'Amérique avant le 31 août.

L'assuré prétendait : que le navire la **Clary**, arrivé le 8 juillet 1778 à Bordeaux, avait été visité l'avant-veille par des corsaires anglais ; qu'un des capitaines montra au capitaine français la lettre du roi de France à l'amiral, et lui dit : *Je sais que nous sommes en guerre* ; *mais nous n'avons pas ordre de courir sur vos navires marchands* ; que le parlement d'Aix l'avait condamné à supporter les calamités de la guerre, plus de deux mois avant qu'elles se soient déployées sur les mers ; que, ce qui a induit à erreur ce parlement, c'est la seconde lettre du roi à l'amiral du 5 avril 1779, par laquelle sa majesté fixe l'époque du commencement des hostilités au 17 juin 1778, jour de la saisie, par l'amiral Keppel, des frégates la **Pallas** et la **Licorne** ; que cette fixation est absolument étrangère à la marine marchande, et que le ministre de la marine avait déclaré, sur des représentations qui lui avaient été faites, que sa majesté n'entendait pas que sa lettre servit de titre contre les assurés et chargeurs, à l'effet de les soumettre depuis le 17 juin 1778 aux augmentations de prime et de fret.

C'est ce qu'exposa à ce ministre Madame la maréchale de Nicolaï, par une lettre du 25 juin 1779, à laquelle il fut répondu le 11 juillet en ces propres termes : « La lettre que Sa Majesté a écrite, Madame la Maréchale, le 5 du mois d'avril à M. l'amiral, et qui fait remonter l'époque du commencement des hostilités au 17 juin, n'a eu pour objet que de fixer un fait qui est l'époque de la première insulte faite par l'Angleterre au pavillon du Roi ; *mais quant aux dissensions d'intérêts qui pourraient s'élever entre ses sujets, elles sont du ressort de la justice ordinaire et Sa Majesté n'a pas entendu y rien statuer.* »

Cette explication était conforme à la jurisprudence adoptée lors des dernières guerres qui commencèrent comme celle-ci.

Il était dans les règles de l'équité que la prime d'assurance soit réglée conformément aux conventions écrites dans la police souscrite, et que, si des risques éventuels prévus par cet acte donnaient lieu à augmentation de la prime, toute augmentation ne soit accordée aux assureurs, qu'autant que les risques seraient survenus ; en sorte que les assureurs ne devaient jamais être privés du prix convenu des risques qu'ils auraient courus, et ne

devaient jamais recevoir le prix des risques auxquels le vaisseau assuré n'aurait pas été exposé.

Cette question de règlement d'assurance fut soulevée à l'occasion de toutes les guerres du XVIII[e] siècle. Il n'y a donc pas lieu d'être surpris que des négociants assurés aient eu la prétention de la faire trancher par le conseil du roi. Nous ne pouvons dire quelle suite fut donnée à cette demande, mais on nous permettra de dire qu'il était indispensable de faire prononcer le roi sur les intérêts respectifs des assureurs et assurés, d'une manière conforme à leurs conventions, aux lois de l'équité, et aux principes des assurances.

Une déclaration du roi du 17 août 1779, sur les assurances maritimes, fit l'obligation à tous les navires de se faire visiter avant leur départ, soit de France, soit des colonies de l'Amérique. Le commerce s'inquiéta vivement de cette obligation et la chambre de commerce de la Rochelle présenta ses observations contre une mesure qu'elle considérait contraire à la navigation.

Elle disait, dans sa réclamation du 13 juin 1783, qu'obliger un armateur à une visite rigoureuse en France et en Amérique, à chaque expédition, c'était grever de frais son armement et augmenter les entraves déjà trop multipliées, sans aller au but que l'on se propose ; qu'un armateur sent toujours assez combien il lui est essentiel de ne mettre à la mer qu'un bon navire ; que s'il s'en trouve que l'avidité porte à armer des navires douteux, l'équipage aura grand soin d'en demander la visite, laquelle sera bien faite alors, parce qu'il s'agira d'éclaircir un fait formant discussion entre un armateur et son équipage.

Au sujet de l'assurance, elle disait que l'armateur ne peut s'en promettre l'effet : « que le capitaine oublie une des formalités de la visite, le voilà déchu du fruit de sa prudence. Si son navire arrive, il paie la prime ; s'il se perd ou qu'il soit pris, il n'en reçoit pas la perte. Il est ruiné par un défaut de forme. Un chargeur de bonne foi, dans un pareil navire, se verra ainsi privé du recouvrement de ses assurances. Ce chargeur cependant est étranger à cette formalité ; il ne pourrait s'en mêler, il ne lui appartiendrait pas d'y pourvoir. Les rapports des visites des

navires sont devenus un objet de perception... Ainsi, quoiqu'il ne soit question, dans l'article 1er de la déclaration du 17 août 1779, que des navires marchands, on a exigé, dans ce département, des rapports de visite des allèges qui servent à décharger ou charger les navires, soit dans le port, soit dans les rades, alors que ces petites embarcations sont chaque jour sous les yeux des négociants, que le plus grand nombre leur appartient et qu'ils ont grand soin de les bien entretenir... »

Relativement à l'assurance du fret, elle disait : « Le commerce désirerait avoir la faculté de faire assurer le fret d'un navire, soit en allant, soit en revenant des colonies. C'est ce qu'il vient de se permettre, pendant cette dernière guerre, au moyen d'une dérogation d'un commun accord entre assureur et assuré, à l'article 15 de l'ordonnance de la marine, titre des assurances, qui s'y oppose formellement. Si l'on supprimait cet article, le négociant pourrait assurer sa spéculation sans nuire en rien à l'essence du contrat d'assurance. Ce serait lui donner au contraire plus de netteté et d'étendue ; le commerce en prendra plus d'accroissement au grand avantage de l'Etat et fixera en France des profits que la rigueur de la loi force de porter à l'étranger... »

Elle disait en outre : « Si le navire est reconnu hors d'état de naviguer par fortune de mer, que le chargeur soit tenu au surcroît de fret, s'il y en a ; tandis que, si la condamnation au contraire provient par la voie propre du navire, ce sera à l'armateur à supporter ce surcroît : le chargeur ayant été dans la confiance de mettre ses marchandises sur un navire en état de faire le voyage... »

Sur l'abandon du navire, elle trouvait : « Que le terme de deux ans prescrit pour faire l'abandon d'un navire pour le voyage réputé de long cours au-delà des tropiques était bien long. C'est une condition trop dure aujourd'hui pour un armateur. Outre les risques qu'il court de l'insolvabilité de ses assureurs pendant un si long délai, il perd l'intérêt de son argent, il voit son émulation enchaînée et il est hors d'état de se livrer à de nouvelles entreprises. Les navigateurs étant devenus plus expérimentés et plus hardis, les moyens de se transmettre des avis étant bien plus faciles qu'ils ne l'étaient il y a un siècle, on pourrait réformer

cet article et permettre de faire l'abandon au bout de six mois pour les voyages ordinaires et d'un an pour ceux au long cours... »

Les chambres de commerce émirent, pour la plupart, un avis conforme à celui qui précède, demandant principalement la suppression de la visite des navires. Leur avis avait été demandé par une lettre du ministre du 21 février 1783, sur la déclaration du 7 mars 1779, qui stipulait qu'en vertu du règlement du 12 janvier 1717, elle avait pour but le salut des gens de mer et la conservation de la fortune des armateurs et assureurs. C'est ainsi qu'il fut ordonné aux officiers des amirautés des colonies de se transporter en personne, assistés d'un huissier, à bord des navires qui se disposaient à faire leur retour en France, avant que leur chargement soit commencé, de faire sonder en plusieurs endroits les membrures des navires et d'interroger les charpentiers et calfats des équipages, après leur avoir fait prêter serment, sur l'état desdits navires et sur les voies d'eau qu'ils pourraient avoir.

En France, aucun navire marchand ne pouvait prendre charge avant qu'il ait été reconnu en état de naviguer, suffisamment armé et muni des pièces de rechange nécessaires. Cette reconnaissance devait être faite par deux officiers principaux de navire assistés de trois experts, dont un capitaine ou officier du navire, un constructeur et un charpentier du port, ou, à leur défaut, par trois experts nommés d'office par les officiers de l'amirauté.

Au lieu de faire droit aux observations de la chambre de commerce, le ministre lui adressa ampliation d'un arrêt du 2 mai 1782 sur la nomination des experts pour la visite des navires : arrêt contre les dispositions duquel elle protesta vigoureusement, disant notamment : que les officiers des amirautés, voulant s'assurer que tels ou tels experts ne sont liés d'intérêts, ni par le sang, à aucuns des fournisseurs aux bâtiments, voudront peut-être exiger que l'armateur leur exhibe et qu'il affirme tous les comptes des fournisseurs : que, par ce fait, les expéditions seront considérablement retardées, au préjudice de la marche du commerce maritime. — Que, partout, les constructeurs, charpentiers et fournisseurs s'établissent le plus près possible des chantiers de

construction et des quais, et que, par le voisinage des uns et des autres, il s'en suit des alliances entre leurs familles ; que ces unions doivent être protégées, alors qu'elles seraient troublées par la défense faite par l'arrêt dont il s'agit. — Les expéditionnaires, en France comme aux colonies, auraient donc à lutter contre mille embarras minutieux ; ils manqueront les saisons, le temps propre à sortir des ports et rades. — Dans les ports de l'Océan, une maline manquée fait perdre quinze jours de temps et partout une brise de vent dont on n'a pu profiter peut faire tourner à perte la spéculation maritime la plus importante et la plus sage.

Les dispositions prescrites par la déclaration du 17 août 1779 et par l'arrêt du 2 mai 1782 furent maintenues : elles subirent cependant quelques modifications par un édit de juin 1787, puis par la loi du 9-13 août 1791, et furent mises définitivement en vigueur par le code de commerce, sauf la visite des petits navires fréquentant leurs ports journellement, ainsi que ceux faisant le cabotage des ports de leur voisinage, qui furent exemptés de cette obligation par un règlement du 13 février 1785.

Nous ne devons pas omettre de citer deux propositions faites : l'une par un s^r Dubois, négociant à Paris, et l'autre par un s^r Courmes, ancien notaire à Marseille, toutes deux touchant les assurances et les visites des navires.

Par la première, il s'agissait de créer, dans chaque siège d'amirauté, un greffier dépositaire des polices d'assurances. Le s^r Dubois offrait au gouvernement de disposer pendant 29 années de ces charges, moyennant le paiement par lui d'une somme de 600,000 livres, à la condition d'être autorisé à percevoir 1/4 % du montant de l'assurance, payable par l'assuré, et 1/6 %, par l'assureur.

La chambre de commerce de la Rochelle n'eut pas de peine à détruire les arguments donnés à l'appui de cette proposition. Elle objecta notamment que les Rochelais, depuis le 1er janvier 1783, avaient fait 34 expéditions à la côte d'Afrique, que l'on peut évaluer l'une dans l'autre à 400,000 livres, soit au total 13,600,000 livres ; que les droits de 1/4 et 1/6 sur ce montant s'élèveraient à 56,666 livres 13 sols 4 deniers, alors que ces 34 expéditions, pou-

vant donner lieu à 68 polices d'assurances, n'obligeaient qu'à un déboursé de 24 sols par police, soit de 81 livres 12 sols ; que cette charge pour une seule navigation, sans parler de celles de l'Amérique, de l'Inde, du grand et petit cabotage, était beaucoup trop lourde, alors surtout que l'habitude était prise, en cette amirauté, de faire enregistrer les polices d'assurances au secrétariat de la chambre de commerce, moyennant un faible droit (1).

On voudra bien nous permettre d'ajouter que, dès 1565, le corps de ville de la Rochelle obtint du roi Charles IX des lettres qui établissaient en cette ville un *marché d'assurance pour le fait de la marchandise*. Le parlement, avant de les enregistrer, ordonna, le 2 mars 1565, que *six notables marchands, trafiquant sur la mer de Guyenne, en la ville de la Rochelle et ailleurs, seraient ouys sur le fait desdites lettres et pour ce faire commit deux conseillers.*

Il semble aussi résulter, des actes des notaires, qu'il ne se forma pas, à proprement parler, de compagnies d'assurances comme celle qui se constitua le 17 septembre 1695, mais qui ne dura pas (*Voir page 28 de la 4e partie de cet ouvrage*). Un certain nombre de banquiers et négociants couvraient, dans des proportions le plus souvent inégales, les risques sur les navires et leurs cargaisons.

Survint l'édit de décembre 1657, lequel ne parait pas avoir reçu à la Rochelle une exécution complète, qui interdit les assurances verbales. Elles s'appelaient *Assurances en confiance*, parce que, dit Cleirac, celui qui stipulait l'assurance, *se confiait en la bonne foi et prud'hommie de son assureur,* supposant qu'il l'écrivait sur son livre de raison. Les abus qui en résultèrent firent ordonner que les assurances soient faites par devant les notaires ou par le ministère d'un greffier des polices d'assurances.

Le préjudice que le commerce supporta de cette disposition

(1) On voit qu'il est question ici d'un droit de 24 sols par police, alors que nous avons dit que : par délibération du 16 septembre 1774, ce droit avait été fixé à 12 sols. Il est supposable qu'il a dû être augmenté et porté à 24 sols, par une délibération que nous n'avons pu retrouver, inscrite sur le registre qui manque dans les archives de la chambre de commerce de la Rochelle.

empêcha de s'y soumettre et c'est, vraisemblablement, par cette raison qu'il fut édicté, par l'ordonnance de la marine de 1681, que les polices d'assurances pouvaient être faites sous signatures privées.

Pour la prompte exécution des affaires, on se servait alors d'imprimés contenant les clauses les plus usitées, de façon qu'on n'avait à y inscrire que les clauses extraordinaires, mais deux sentences rendues l'une le 7 décembre 1757, l'autre le 19 janvier 1759, interdirent cet usage.

Par arrêt du 12 août 1732, les assurances ne furent plus sujettes au droit de contrôle des actes, qu'elles soient passées par devant notaires, courtiers, agents de change, greffiers des amirautés ou des juridictions consulaires, ou qu'elles soient faites sous signatures privées.

A la Rochelle, on l'a déjà dit, les polices restaient entre les mains des assurés, et, à l'honneur des négociants de cette place, nous devons ajouter qu'on ne s'est jamais plaint de la suppression d'une police d'assurance.

Nous avons eu occasion de dire qu'après chaque guerre il s'éleva une quantité de procès pour le règlement des primes ; mais, il faut bien le reconnaître, ces procès étaient soulevés, pour la plupart, par des assureurs étrangers à la place de la Rochelle.

Le projet du s[r] Dubois, qui tendait à la création d'offices dans chaque amirauté, en faisant supporter toute la charge au commerce, fut combattu avec tant de vigueur qu'on en obtint le rejet.

Par la seconde de ces propositions, il s'agissait d'établir, dans chaque amirauté, un expert chargé d'assister au déchargement des navires, pour constater les avaries survenues aux marchandises.

La chambre de commerce détruisit facilement les motifs invoqués par le s[r] Courmes, disant principalement : qu'il était impossible à un expert seul d'avoir assez de connaissances pour juger des avaries sur des sucres, du coton, du blé, des pelleteries et autres marchandises ; que, par cette raison, le choix des experts était fait par les assureurs et assurés ou par les juges de l'ami-

rauté, suivant leur connaissance spéciale de la marchandise à vérifier.

Ce projet comme le précédent tendait à surcharger le commerce de frais énormes au profit de la caisse du roi, en créant de nouveaux offices. Malgré la situation fâcheuse dans laquelle de Calonne laissa les finances de la France, il ne fut donné aucune suite à cette proposition qui finit par être codifiée par le code de commerce.

CHAPITRE X.

Commerce et navigation dans les mers des Indes.

Nous ne pouvons entreprendre, dans ce chapitre, de retracer l'histoire de la compagnie des Indes, qui fut établie avec un privilège exclusif, dans le but d'augmenter nos relations d'outre-mer, et qui fut plus nuisible qu'utile, ainsi qu'on le verra par la suite. Notre but est de faire ressortir la part importante que le commerce rochelais prit à cette navigation. Mais pour cela, il nous faut entrer dans quelques détails relatifs à la compagnie des Indes Orientales, qui fut fondue avec la compagnie des Indes Occidentales, et qui, plus tard, prit le nom de compagnie des Indes. Le privilège exclusif accordé à cette compagnie entrava l'initiative des particuliers, la France possédant assez de gens capables de faire fleurir le commerce extérieur, bien qu'au XVIIe siècle le commerce ait été tenu en si peu d'estime que l'on vit peu de grands seigneurs s'y intéresser.

La première compagnie à privilège exclusif pour le commerce de l'Inde, fut fondée en 1604 ; elle avait un privilège de quinze années et elle fut exemptée de tous droits sur les marchandises qu'elle apporterait de ses deux premiers voyages. En 1611, elle

n'avait fait aucune expédition et son inaction pouvait tenter quelques négociants, lorsque cette compagnie, pour éviter toute rivalité, se fit renouveler son privilège pour douze années. Louis XIII, en lui accordant cette faveur, l'autorisa « à faire achat de vaisseaux, les équiper, fréter et armer de choses nécessaires, même de se servir, pour le premier voyage, de pilotes, mariniers et capitaines étrangers ». Elle obtint encore, en faveur des étrangers, l'exemption des droits d'aubaine, de déshérence et autres semblables, et, à l'égard des gentilshommes et officiers pouvant s'intéresser à cette compagnie, il fut reconnu qu'ils ne dérogeraient pas à leur noblesse.

Tant de nations bravaient les mers pour aller chercher jusqu'au fond des Indes Orientales des marchandises inconnues en Europe, que la France, qui possédait les meilleurs marins et tout ce qu'il fallait pour se suffire sans passer par les mains des étrangers, eut l'idée d'entreprendre pareille navigation.

En 1615, cette compagnie n'avait encore fait aucun usage de son privilège, lorsque des négociants de Rouen se proposèrent d'entreprendre le même commerce. La compagnie s'y opposa d'abord, puis des lettres patentes du 2 juillet 1615 formèrent, des anciens privilégiés et de nouveaux négociants, une seule compagnie dont le privilège fut accordé pour douze années, à partir de la première expédition. Cette compagnie qui fut appelée la *Flotte de Montmorency*, ou la *Compagnie des Moluques*, ne fit encore aucun usage de son privilège.

La seconde compagnie fut constituée le 24 juin 1642. Louis XIII étant mort en 1643, Louis XIV, à son avènement au trône, confirma à cette compagnie un privilège pour dix années. L'un des vaisseaux de cette compagnie, le **Royal**, à son retour de Madagascar, chargé d'ébène, de cuir et de cire, étant sur rade de Saint-Martin (île de Ré), en mai 1646, la compagnie aurait voulu le faire venir à la Rochelle, mais dans l'impossibilité de s'entendre avec les fermiers généraux, qui refusèrent d'entrer en composition pour la perception des droits, il fit route pour Saint-Malo, où les droits d'entrée des marchandises étaient moins élevés qu'à la Rochelle. Un autre vaisseau de cette compagnie, le **Saint-Laurent**, capitaine Roger le Brurg, arrivé de Madagascar

le 26 juillet 1646, entra à la Rochelle, où il déchargea son chargement consistant en cuir, ébène et cire : il repartit de la Rochelle pour Madagascar, au mois de mai 1648, emmenant le s[r] de Flacourt, l'un des intéressés de la compagnie, en qualité de commandant général de Madagascar et directeur de la compagnie. Il n'arriva qu'au commencement de décembre et ce fut l'année suivante que le s[r] de Flacourt donna à l'île de Mascarègne, du nom du Portugais Mascarenhas qui la découvrit en 1545, le nom de Bourbon, en l'honneur de Louis XIV. Cette île n'avait point de port et était d'un accès difficile. Saint-Denis, sa capitale, était flanquée sur une longue muraille basaltique dont le pied baignait dans la mer.

Dès cette époque, l'on voit que la Rochelle prenait de l'importance comme ville maritime, recevant des produits de l'Inde et y expédiant ceux de France ; mais cette seconde compagnie ne put poursuivre ses opérations, par suite des frais énormes occasionnés par une navigation si longue.

La troisième compagnie s'était arrangée pour prendre la suite de la seconde, malgré les oppositions de quelques intéressés. Le traité fut signé vers le mois de juin 1656 avec le duc de la Meilleraye. La seconde compagnie voyant qu'elle ne pouvait continuer son privilège, de Flacourt revint en France et s'empressa de voir le duc de la Meilleraye et Fouquet, alors surintendant des finances ; le compte qu'il rendit à l'un et à l'autre de l'état où il avait laissé les choses détermina le duc de la Meilleraye à armer quelques navires qui partirent en novembre 1655, portant 800 hommes, tant soldats que matelots. De ce voyage fut Vacher de la Case, natif de la Rochelle, dont Soucher de Rennefort parle comme d'un vrai héros, dans sa relation de l'île de Madagascar.

Ce voyage ne fut pas heureux ; car, après peu de temps, moururent presque tous les Français qui composaient cette expédition.

C'est pendant ce temps là que le duc de la Meilleraye se substitua à la seconde compagnie, ou du moins qu'il prit l'engagement d'envoyer un vaisseau à Madagascar à frais communs ; que l'on partagerait les retours par moitié, c'est-à-dire une moitié pour le duc et ses associés et l'autre pour les intéressés de

l'ancienne compagnie ; que le duc ferait passer 500 hommes à Madagascar, dont le quart de la dépense serait supporté par les intéressés de l'ancienne compagnie.

Ce vaisseau ayant fait naufrage devant Saint-Nazaire, le duc en fit équiper un autre pour le remplacer, et la compagnie arma dans la rivière de Seudre, proche la Rochelle, le vaisseau la **Vierge**, commandé par Avice, de Dieppe, lequel leva l'ancre le 20 mai 1660, ayant à son bord de Flacourt et 200 hommes, partie soldats et passagers.

Le 10 juin 1660, à la hauteur de Lisbonne, la **Vierge** fut attaquée par trois frégates de Barbarie, dont elle aurait pu se débarrasser, si le feu n'eut pris aux poudres et n'eut pas fait sauter le vaisseau. Tout le monde fut noyé, à l'exception de 17 jeunes gens qui furent sauvés par les pirates et emmenés esclaves à Alger.

Ces pertes successives firent que la compagnie ne put donner de nouveaux secours à la colonie et que le duc seul continua à y envoyer quelques vaisseaux ; mais, étant mort à quelque temps de là, le duc de Mazarin, son fils, ne voulut pas continuer une si lourde entreprise, ce qui donna lieu à l'établissement d'une quatrième compagnie des Indes Orientales à laquelle le duc de Mazarin et les intéressés de la troisième compagnie donnèrent désistement de tout ce qu'ils pouvaient avoir à Madagascar, moyennant la somme de 20,000 livres, pour laquelle ils demeurèrent intéressés dans la nouvelle compagnie (1).

C'est aux soins de Colbert, en 1664, que la quatrième compagnie des Indes Orientales dut son établissement.

A cette époque, un voyage dans l'Inde exigeait six à huit mois pour l'aller et autant pour le retour. On ne rencontrait que difficilement des gens assez audacieux pour braver les hasards d'une si longue traversée.

(1) Il n'est pas question ici de la constitution de la compagnie privilégiée fondée en 1642 par le Dieppois Rigault, pour le commerce et la colonisation de l'île appelée alors Saint-Laurent, ou Madagascar, compagnie dont on n'a aucun renseignement sur le fonctionnement, mais dont M. H. Froidevaux, docteur ès-lettres, a donné le texte de la concession accordée par le cardinal duc de Richelieu, pair, grand maître, chef et surintendant général de la navigation et commerce de France, sous le titre : *Documents inédits relatifs à la constitution de la compagnie des Indes orientales de 1642*, pièce insérée dans le *Bulletin du comité de Madagascar*, octobre 1898. Paris, A. Challamel, éditeur.

Colbert, n'ignorant pas que l'insuccès des précédentes compagnies avait fortement découragé les Français, eut recours à M. Charpentier, de l'Académie française, pour leur faire comprendre que le roi était disposé à accorder une protection particulière à cette nouvelle compagnie et que, s'y intéressant avec la moitié du royaume, on aurait les fonds nécessaires pour cette entreprise. L'édit de création de la compagnie fut rendu au mois d'août 1664, portant que tous les sujets français pouvaient en faire partie, sans déroger à leur noblesse ; que tous les étrangers pouvaient y être admis et que ceux qui y auraient mis 20,000 livres seraient réputés régnicoles, sans qu'ils soient tenus d'obtenir des lettres de naturalisation et que leurs parents, quoique étrangers, seraient admis à leur succéder dans tous les biens qu'ils auraient dans le royaume ; que les parts et portions appartenant aux particuliers ne pourraient être saisies ; que les officiers qui auraient une part de 20,000 livres, seraient dispensés de la résidence à laquelle ils étaient tenus par les déclaration et édit de décembre 1663 et mars 1664 ; que ceux qui y mettraient 8,000 livres acquerraient le droit de bourgeoisie dans les villes de leurs demeures, à la réserve des villes de Paris, Rouen, Bordeaux et Bayonne, à moins d'être intéressés pour 20,000 livres.

En attendant que la compagnie soit formée, les intéressés des villes dénommées devaient s'assembler pour choisir et nommer quinze syndics. La Rochelle devait en nommer un ; puis ces quinze syndics devaient se réunir à Paris pour, avec les directeurs, composer la chambre de direction générale et choisir les villes où il serait utile de créer des directions particulières.

Pour chaque voyage des vaisseaux armés dans les ports de France, il devait être payé à la compagnie 50 livres par tonneau de marchandises transportées et 75 livres par tonneau de marchandises rapportées.

La compagnie, constituée au capital de 15 millions de livres tournois, avait une concession de cinquante années. L'Etat lui accorda une avance de 3 millions et prit à sa charge toutes les pertes qu'elle pourrait subir pendant les dix premières années de sa concession.

Louis XIV et Colbert voulaient que le commerce enrichisse

l'état et le roi, aussi donnèrent-ils à la compagnie des Indes Orientales des pouvoirs et des faveurs particulières. Nous étions à une époque où l'on reconnaissait la puissance du commerce et son utilité pour la fortune nationale. En 1663, un certain nombre de notables marchands de Tours, Nantes, la Rochelle et autres lieux avaient adressé une pétition au roi, afin d'obtenir le monopole du commerce aux Indes : l'initiative privée proposait de se substituer à celle de l'état. Malheureusement l'esprit du temps, la centralisation outrée firent préférer l'ingérence de l'état.

Cette compagnie, ne trouvant pas de vaisseaux assez forts pour une longue navigation, ni assez grands pour contenir le personnel qu'elle se proposait de transporter, rechercha les ports dans la proximité desquels elle pourrait trouver des bois pour la construction de ses vaisseaux. Le port de la Rochelle fut choisi ; mais les transports des bois du Poitou étant difficiles, les chemins étant peu praticables, la compagnie obtint la permission de faire jeter bas les haies, de frayer des routes, en indemnisant les propriétaires des dommages que cela pourrait leur causer (*Arrêt du 15 juillet 1665*).

Il existait à la Rochelle défense d'y faire entrer d'autres vins que ceux de la banlieue, en vue de faciliter la consommation de ceux du pays. La compagnie obtint de faire entrer tous les vins dont elle pourrait avoir besoin, qu'elle achèterait dans les provinces voisines ou à l'étranger, pour les faire passer dans les pays de sa concession (*Arrêt du 29 juillet 1665*).

Par déclaration de juin 1666, cette compagnie fut autorisée à s'établir à Port-Louis, pour ses magasins, et à Feandick et quelques autres lieux, le long des rivières de Hennebont et de Pont-Scot, pour ses chantiers de construction. Il lui fut donné, par la même déclaration, toutes les places vagues et inutiles appartenant au roi, ne se réservant que la seule foi et hommage-lige que la compagnie lui devait à lui et à ses successeurs. C'est de cette concession que s'est formé le port de Lorient que la compagnie des Indes a eu si longtemps en sa possession.

La compagnie avait fait partir deux flottes : la première, de Brest, en 1665, et la seconde, de la Rochelle, en 1666, cette dernière sous le commandement de Mondevergue ; et, est-il dit dans

le préambule de la déclaration de juin 1666 : le roi faisant faire dans ces deux ports les armements de ses vaisseaux, la compagnie devait y trouver des difficultés ; ce qui l'amena à lui concéder les embouchures du Blavet et du Scorff.

Enfin, à toutes ces faveurs, il faut ajouter l'exemption qui lui fut accordée de tous les droits locaux et d'octroi, principalement des droits de Grabeau et d'aunage, et de un pour cent, ce dernier levé par les habitants de la Rochelle pour acquitter leurs dettes (*Arrêt du 4 août 1674*).

Cet arrêt fut rendu à l'occasion de l'arrivée à la Rochelle du vaisseau le **Soleil d'Orient**, parti de Surate le 4 janvier 1674, qui entra au port de la Rochelle le 12 juillet suivant avec une cargaison considérable de toiles, poivres et autres marchandises des Indes.

Les premières années de cette concession furent difficiles à franchir, malgré les soins apportés par Colbert à la faire réussir. Les Français s'emparèrent de Pondichéry (1) qui devint une colonie prospère et qui excita la jalousie des Hollandais, qui bloquèrent la ville avec le concours du Grand Mogol, acquis à prix d'argent, et qui la forcèrent à capituler. Cette colonie fut rendue à la France par la paix de Ryswick.

Les affaires de la compagnie, sans doute mal dirigées en Europe, étaient dans une situation précaire ; quinze années après son début, elle se trouvait avoir perdu la moitié de son capital et, trente ans plus tard, elle était à peu près ruinée.

En 1682, son commerce était tellement languissant qu'elle fut obligée de le partager avec d'autres sujets du roi, qui en obtinrent la permission, sur les offres qu'ils firent de se servir des vaisseaux de la compagnie et de payer le fret dont on conviendrait ; ils consentirent même à ce que les marchandises qui arriveraient en retour pour leur compte fussent déchargées et portées dans les magasins de la compagnie pour être vendues publiquement, comme celles de la compagnie.

La permission de faire ce commerce en concurrence avec la

(1) Voir : *Les débuts de l'occupation française à Pondichéry (1672-1674)*, par H. Froidevaux, 1897.

compagnie fut accordée pour cinq années, du 1er avril 1682 au 31 mars 1687, sous la réserve expresse de n'envoyer aucun vaisseau particulier aux Indes, ceux appartenant à la compagnie devant seuls servir.

En 1708, la compagnie était assaillie de dettes, au point que les directeurs réclamèrent une surséance pour éviter les poursuites dont ils étaient menacés. Ils n'eurent garde de refuser la permission qui leur fut demandée par un négociant du nom de Crozat, d'envoyer sous le nom de la compagnie deux vaisseaux aux Indes, avec quelques stipulations en sa faveur.

Preuve que des négociants étaient capables de faire ce commerce pour leur propre compte.

Enfin, dans l'assemblée qui se tint en 1709, la compagnie était sur le point d'abandonner son commerce ; mais, comme son privilège expirait en 1714, elle en demanda la prorogation pour dix années. Pendant ce laps de temps, ne faisant aucune expédition, elle céda son privilège à des particuliers de Saint-Malo, moyennant 10 % du produit des ventes en France et 5 % des prises faites ; se réservant les 50 livres par tonneau de marchandises sortant de France et les 75 livres sur celles y entrant, qui lui avaient été accordées sous forme de gratification.

Les Indiens se plaignirent de n'être pas payés de ce qui leur était dû et que, depuis seize ans, aucun vaisseau n'était venu à Surate.

Telle était la situation de cette compagnie ; mais comme les Malouins avaient un droit de 10 % à payer et qu'ils pouvaient craindre que leurs navires soient arrêtés à Surate, par suite des dettes de la compagnie, ils se gardèrent bien d'envoyer leurs vaisseaux dans ce pays d'où l'on tirait des marchandises précieuses. Il en résulta que ce commerce fut languissant dans les mains de ces négociants pendant bien des années.

On vit, plus tard, Law qui fit réunir toutes les compagnies privilégiées en une seule, sous le nom de *Compagnie des Indes* (mai 1719), monopolisant ainsi le commerce du monde entier. Ce n'était plus une entreprise de commerce dont on pouvait estimer le capital et les profits, ses intérêts se confondaient avec ceux de la banque. Cette monstrueuse association fonda le port de

Lorient, battit monnaie, fit la banque, et malgré les encouragements donnés lors de sa fondation par le duc d'Orléans, régent du royaume, elle disparut dans une banqueroute gigantesque. Des débris de ce grand désastre financier sortit une compagnie perpétuelle des Indes avec un capital de 100 millions, dont la presque totalité était dévorée d'avance. A peine les directeurs pouvaient-ils avoir chaque année trois ou quatre navires. Les factoreries françaises languissaient. Par bonheur, elles eurent une longue période de paix pour se consolider.

La compagnie des Indes eut donc, comme celle des Indes Orientales, le privilège de négocier seule depuis le cap de Bonne-Espérance jusque dans toutes les mers des Indes Orientales, îles de Madagascar, de Bourbon et de France, côte de Sofola en Afrique, mer Rouge, Perse, Mogol, Siam, la Chine et le Japon.

L'édit de juillet 1720 confirma à la compagnie les gratifications de 50 livres et 75 livres que l'ancienne compagnie était en droit de toucher ; elle fut aussi maintenue dans la rétribution de 10 % sur le produit des ventes des marchandises apportées par les vaisseaux des particuliers auxquels elle céderait son privilège.

Ce monopole fit éclore la fraude ; quelques navigateurs envoyèrent des vaisseaux aux Indes Orientales, soit en les faisant partir des ports de France avec des congés délivrés par les amirautés pour des navigations permises, soit en les faisant partir des pays étrangers. Ces fraudes donnèrent lieu au règlement du 26 février 1726, qui ordonna la confiscation des vaisseaux et, en cas de retour à l'étranger, des poursuites contre les propriétaires et armateurs.

Par des règlements de la sorte de celui-ci et par les soins que le roi prit au succès de cette compagnie, son commerce augmenta chaque jour et devint florissant.

Dupleix contribua considérablement au succès de cette compagnie. Né à Landrecies en 1697, fils d'un fermier général et l'un des directeurs de la compagnie des Indes, d'une famille originaire de Châtellerault, il fut destiné dès l'enfance au commerce. Une campagne dans l'Océan Indien lui inspira un ardent désir d'entrer au service de la compagnie des Indes. A vingt-trois ans, il occupait déjà un haut rang à Pondichéry. Les officiers avaient à

cette époque la licence de faire le commerce en leur propre nom et Dupleix s'y livra et y réussit. En 1730, il était intendant de Chandernagor ; puis, lors de son installation à Pondichéry, il sut se concilier l'amitié des princes indigènes. Arborant les insignes de Nabab, dont son prédécesseur Dumas avait été doté, il se posa comme un des lieutenants de l'empereur de Delhi.

Nous ne pouvons décrire ici tout le bien que Dupleix fit pour le succès de la compagnie des Indes, qui lui fit savoir durement qu'elle était constituée pour réaliser des bénéfices, non pour faire des conquêtes. Il ne tarda pas à être sacrifié. Godeheu, nommé en 1754, gouverneur général des établissements français dans l'Inde, fut chargé de rétablir la paix avec les Anglais et de vérifier la gestion de Dupleix ; il commença par mettre sous séquestre la fortune princière de celui-ci.

Lorsque Dupleix arriva en France, triste et ruiné, les ministres regrettèrent de l'avoir sacrifié à d'injustes rancunes et lui laissèrent l'espérance d'être remis à la tête de nos possessions de l'Inde qu'il avait gouvernées avec tant d'éclat et qui dépérissaient depuis son départ. Il mourut dix ans après, le 10 novembre 1763, pauvre et oublié.

C'est vers cette époque que M. de Sechelles, contrôleur général, reçut de M. de Gournay, intendant du commerce, des observations établissant, que la compagnie, ne travaillant pas avec ses propres fonds, ne pouvait faire qu'un commerce ruineux ; que les vices de son administration lui causaient des pertes et que les moyens proposés par elle pour trouver les secours qui lui paraissaient nécessaires étaient impraticables ; qu'il n'était pas possible de parer aux inconvénients de mauvaise administration qui sont des vices inhérents à la constitution de toute compagnie ; que la compagnie des Indes de France n'a jamais rempli et ne remplira jamais l'objet pour lequel elle a été établie et que le commerce particulier seul, avec la liberté et l'économie, pouvait leur donner toute l'étendue dont il est susceptible ; que le commerce particulier et libre aux Indes Orientales pouvait s'entreprendre et se soutenir avec les seuls établissements que la France a dans l'Inde, en rétablissant la liberté de la communication entre les îles de France et de Bourbon et le royaume.

Si on eut suivi en 1755, l'avis de M. de Gournay, les actionnaires n'auraient pas tant perdu et nos opérations commerciales seraient devenues bien plus importantes.

Godeheu ne tarda pas à être rappelé : il fut remplacé par de Leyrit et, lorsque la guerre éclata entre la France et l'Angleterre, il reçut des ordres pour rétablir l'influence française dans l'Inde et en expulser les Anglais.

Depuis près d'un siècle que les Français avaient pris pied dans l'Inde, les gouvernements de Louis XIV et de Louis XV n'avaient eu, dans ces colonies naissantes, que des stations de commerce et des repaires d'aventuriers. Elles étaient régies par une compagnie dont les actionnaires étaient mus par le désir du lucre. Cependant, par la force des circonstances et grâce à deux ou trois gouverneurs de génie, les événements dont l'Inde fut le théâtre s'imposèrent tellement à l'opinion publique que personne ne doutât que la côte de Coromandel ne fut à l'avenir l'un des principaux champs de bataille de la France et de l'Angleterre.

En 1756, le gouvernement résolut d'y envoyer une forte armée sous le commandement de Lally-Tollendal, fils d'un Irlandais réfugié, qui avait l'aplomb des gens heureux qui n'ont jamais lutté contre les difficultés de la vie. Il partit avec la double qualité de commandant en chef et de commissaire du roi pour toutes les possessions de l'extrême Orient, ayant un sentiment de défiance envers les agents de la compagnie des Indes. Le comte d'Aché, qui commandait l'escadre, était aussi timoré que Lally-Tollendal était présomptueux, et de plus il partait froissé *d'avoir à protéger des marchands.*

Il se passa alors des faits regrettables de nature à compromettre le succès de la cause qu'il devait soutenir, et, à l'apparition de la flotte anglaise, Lally fut obligé de regagner Pondichéry, ville qui était dégarnie de troupes et à la merci d'un coup de main.

A l'automne de 1759, la lutte allait reprendre, lorsque les troupes se mutinèrent et menacèrent de passer à l'ennemi, si l'arriéré de solde qui était dû n'était payé sur le champ. Immédiatement on réunit, par des souscriptions particulières, une somme suffisante pour satisfaire les révoltés ; mais, le 21 jan-

vier 1760, Lally, attaqué dans son camp, fut mis en déroute et son armée ne put se rallier que sous les murs de Pondichéry.

Après avoir perdu plusieurs places, d'Aché s'étant réfugié à l'île de France pour y réparer ses navires, Pondichéry fut investi en septembre 1760. La famine sévissait, la situation était désespérée, la ville capitula le 15 janvier 1761, la garnison et les habitants se rendirent sans conditions.

Lally-Tollendal, rentré en France en 1762, fut en butte aux représailles de tous ceux qu'il avait accusés. La France crut s'amnistier en lui faisant un procès qui traîna en longueur et il expia sur l'échafaud, le 9 mars 1766, la faute de ceux qui l'avaient choisi pour une entreprise à laquelle il ne convenait pas. Douze années après cette condamnation inique, qui déshonorait la France, sa mémoire fut réhabilitée en 1778.

En 1760 et 1761, des arrêts retardèrent les paiements des créances et lettres de change provenant des divers établissements de la compagnie et tirées sur son caissier. On était obligé de recourir à tous les expédients, dans un temps où le commerce était nul.

A la paix de 1763, Pondichéry fut rendue à la France avec un commerce anéanti, les Anglais ayant tout détruit dans cette ville. Depuis sa fondation — 1674 — le gouvernement ne s'occupa des affaires de l'Inde que pour y intervenir d'une manière funeste et les ministres ne portèrent leur attention sur ces pays lointains que pour restituer, aux Anglais, Madras que La Bourdonnaye avait conquis. Si la politique française fut à cette époque faible et maladroite, il faut, cependant, penser à ces vaillants aventuriers qui représentèrent la France avec tant d'éclat et qui ont laissé dans la mémoire des peuples de l'Hindoustan le souvenir durable de leurs infructueuses entreprises.

Il se faisait dans l'Inde deux sortes de commerce, le commerce d'Inde en Inde et celui d'Inde en Europe.

Toutes les compagnies ont éprouvé que le commerce d'Inde en Inde demandait de l'industrie et de l'activité, commerce dans lequel il fallait prévoir et profiter des circonstances et par suite jouir de la plus grande liberté possible ; en conséquence, il était permis à tous les particuliers de commercer, sur leurs propres

vaisseaux, tant dans les comptoirs de leurs nations que dans ceux des étrangers ou dans les places sous la domination des princes du pays.

Les Français avaient commencé, sous l'administration de Dupleix, à se livrer à ce commerce avec succès, lorsque les malheurs de la guerre ont tout arrêté. Malgré les obstacles apportés par les Anglais, le commerce d'Inde en Inde avait repris avec assez de vigueur ; car, à la fin de 1767, nous avions à Chandernagor douze vaisseaux de 200 à 800 tonneaux qui y étaient employés.

Mais, dans l'état actuel des choses, sous le joug du privilège de la compagnie, le commerce d'Inde en Inde éprouvait une très grande gêne, la compagnie ayant seule le droit de porter les marchandises de l'Inde en Europe. Les particuliers se trouvaient totalement dans la dépendance de la compagnie, leur commerce était restreint, ne pouvant se charger des marchandises propres à la consommation de France, ou ne pouvant s'en défaire qu'en les vendant aux agents de la compagnie qui leur faisaient la loi.

La situation était donc intolérable et il était impossible au commerce de devenir florissant, les négociants n'ayant d'autres ressources que de charger en fraude sur les vaisseaux de la compagnie et au risque de voir leurs marchandises confisquées, ou de remettre leurs fonds à la caisse de la compagnie dans l'Inde, ou de les convertir en lettres de change payables à six mois de vue, perdant ainsi pendant près de dix-huit mois l'intérêt de leur argent.

Les habitants de l'île de France ont gémi longtemps, leur sort dépendant entièrement d'un gouverneur, seul vendeur et seul acheteur pour la compagnie.

C'était aux magasins de la compagnie que l'habitant devait porter le produit de ses cultures, d'où il résultait qu'il était porté à se ménager l'amitié du garde magasin.

L'île de Bourbon, plus peuplée et mieux cultivée que l'île de France, s'était adonnée à la culture du café ; mais, obligés de le porter aux magasins de la compagnie, les habitants n'y donnèrent aucun soin, en sorte que la qualité de ce café était inférieure à celui de Moka, d'où on avait tiré les premiers plans, et

quoique le sol et le climat purent paraître aussi favorables à cette production que ceux du pays d'origine. Le coton y était d'une qualité presque égale à celui de l'Inde.

On voit combien ces pays auraient gagné de valeur à la liberté du commerce. Ce n'était pas dans les idées d'alors de rendre le commerce libre ; on considérait qu'il ne pouvait se faire sans protection et secours du gouvernement, alors qu'il lui était possible de s'établir malgré tous les obstacles. Si on regarde ce qui s'est passé dans toutes nos colonies, on reconnaîtra, je n'en doute pas, que c'est la liberté qui a permis au commerce de s'y développer et que toutes les compagnies qui ont été créées n'ont fait que retarder ce développement.

Cependant, le roi ayant été forcé de reconnaître l'impuissance de la compagnie, rendit le 13 août 1769, l'arrêt qui suit :

Arrêt concernant le commerce de l'Inde du 13 août 1769.

Le Roi s'étant fait représenter, en son conseil, les délibérations prises dans les assemblées générales des actionnaires de la Comp[ie] des Indes... ensemble les mémoires et états de situation de ladite Comp[ie]...; Sa Majesté a reconnu que la Comp[ie] n'a fait jusqu'à présent aucunes dispositions pour se mettre en état d'approvisionner les îles de France et de Bourbon, et pour remplir l'obligation que lui impose son privilège de faire sans discontinuation son commerce des Indes. Que ce défaut de précaution ne vient point de la négligence des syndics et directeurs, et qu'il est la suite du manque de fonds dont ils aient pu disposer pour le commerce ; mais que depuis la première assemblée du 14 mars, les actionnaires instruits de leur situation n'avaient présenté aucuns moyens admissibles de se procurer les fonds nécessaires pour pourvoir aux dépenses des armements de la présente année, jusqu'au jour de la dernière assemblée, dans laquelle a été lu un mémoire contenant différents plans d'emprunts, pour l'examen desquels il a été nommé des députés : sur quoi Sa Majesté s'étant fait représenter ledit mémoire, et après l'avoir examiné en son conseil, a jugé que des trois projets d'emprunts proposés, les deux premiers ne pouvaient être admis, et que l'examen que pourrait mériter le troisième, ainsi que les oppositions qu'il pourrait éprouver de la part des actionnaires, les discussions qu'elles occasionneraient, et enfin son exécution, dans le cas où il serait jugé pouvoir être admis, entraîneraient des délais, et absorberaient le temps propre aux expéditions pour l'Inde, en sorte que les colonies des îles de France et de Bourbon, et les sujets de Sa Majesté répandus dans les différents comptoirs de l'Inde, seraient exposés à manquer de subsistance et des objets de

consommation les plus nécessaires, et qu'il en résulterait une interruption totale du commerce de la nation française dans l'Inde. A quoi étant nécessaire de pourvoir : ouï le rapport du sieur Maynon d'Invau, conseiller ordinaire au conseil royal, contrôleur général des finances ; **Le Roi étant en son conseil**, a ordonné et ordonne ce qui suit :

Article premier. — L'exercice du privilège exclusif de la compagnie des Indes, aux îles de France et de Bourbon, aux Indes, à la Chine, et dans les mers au-delà du Cap de Bonne-Espérance, sera et demeurera suspendu jusqu'à ce qu'il en soit, par Sa Majesté, autrement ordonné.

Art. 2. — Toutes les places et comptoirs de l'Inde continueront d'être régis, comme ci-devant, par les conseils, sous-marchands et employés de la comp[ie], que Sa Majesté a confirmés, en tant que de besoin, dans toutes leurs fonctions, aux mêmes droits, prérogatives et autorité dont ils ont joui jusqu'à present.

Art. 3. — Tous les sujets de Sa Majesté, pourront librement négocier dans les différentes parties de l'Inde, la Chine et dans les mers au-delà du cap de Bonne-Espérance, y envoyer, sur leurs propres vaisseaux, tous effets, argent et marchandises, et faire revenir en France leurs vaisseaux chargés des denrées et marchandises de l'Inde, de la Chine et de tous les pays au-delà du cap de Bonne-Espérance ; à la charge, par eux, de prendre des passeports qui leur seront délivrés gratuitement et sans frais, lesquels contiendront les noms des armateurs, des capitaines et des vaisseaux, le port en tonneaux, et les lieux d'où ils devront être expédiés. Les capitaines desdits vaisseaux seront tenus de représenter lesdits passeports aux commandants des îles de France et de Bourbon, et aux conseils et employés des différents comptoirs dans lesquels ils relâcheront : seront au surplus lesdits armateurs et capitaines tenus de se conformer aux règlements particuliers que Sa Majesté jugera convenables pour l'exercice de ce commerce.

Art. 4. — Les armateurs qui désireront obtenir lesdits passeports adresseront à cet effet leurs mémoires, signés d'eux, au secrétaire d'Etat ayant le département de la marine, ou aux syndics et directeurs de la comp[ie] des Indes ; seront lesdits mémoires, sur le champ communiqués aux députés des villes de commerce à Paris, pour, par lesdits députés, prendre dans les ports des instructions et renseignements s'ils le jugent nécessaires, et donner ensuite leur avis sur lesdits mémoires, lesquels avis demeureront attachés à l'original desdits passeports.

Art. 5. — Les armateurs pour le commerce de l'Inde ne pourront faire le retour des vaisseaux et marchandises, provenant dudit commerce, que dans le port de Lorient. Dans le cas où ils seraient obligés, par quelque accident, d'entrer dans d'autres ports du royaume, ils ne pourront y débarquer leurs marchandises et ils seront tenus de se rendre dans le port de Lorient : et si le vaisseau n'était pas en état de reprendre la mer, les marchandises seront déposées dans un magasin, sous la garde des commis et préposés de l'adju-

dicataire des fermes, d'où elles seront transportées à Lorient, sous acquit à caution.

Art. 6. — Toutes les marchandises du commerce de l'Inde, seront assujetties, à l'entrée du royaume, aux droits portés au tarif que Sa Majesté fera incessamment arrêter en son conseil, lesquels droits seront payés indépendamment de ceux ci-devant établis.

Art. 7. — Les vaisseaux, vivres et marchandises qui seront destinés pour le commerce de l'Inde jouiront de tous les avantages, exemptions et entrepôts accordés pour le commerce des colonies de l'Amérique, en remplissant les formalités prescrites par les règlements, et notamment les lettres patentes du mois d'avril 1717 ; et les armements ne pourront être faits que dans le port de Lorient et dans ceux permis pour le commerce desdites colonies.

Art. 8. — Les syndics et directeurs actuels continueront d'administrer, comme ci-devant, toutes les affaires de la comp[ie] des Indes : Sa Majesté se réservant de statuer sur le surplus de ce qui intéresse les actionnaires, après qu'elle se sera fait rendre compte des observations que feront les députés qu'ils en ont chargés par leur délibération du 8 de ce mois.

Fait en Conseil d'Etat du Roi, Sa Majesté y étant, tenu à Compiègne le 13 août 1769.

Cet arrêt rendait le commerce libre pour tous les sujets du roi, à la condition d'armer les vaisseaux dans le port de Lorient ou dans l'un des ports suivants : Calais, Dieppe, le Havre, Rouen, Honfleur, Saint-Malo, Morlaix, Brest, Nantes, la Rochelle, Bordeaux, Bayonne, Cette, Marseille, Dunkerque, Vannes, Cherbourg, Libourne, Caen, Fécamp, les Sables-d'Olonne, seuls ports alors autorisés à armer pour les colonies de l'Amérique, les obligeant à faire leur retour à Lorient, où ils auraient à payer sur les marchandises des droits en outre de ceux établis.

Ce n'était pas une liberté complète et, comme nous le verrons tout à l'heure, l'obligation du retour à Lorient fut un grand obstacle au développement de ce commerce.

A peine l'arrêt du 13 août 1769 était-il rendu qu'en la cour du parlement réunie le 19 du même mois, l'un de ses membres porta la parole ; disant :

Le zèle actif et vigilant des magistrats doit toujours avoir l'œil ouvert sur tout ce qui peut tendre à attirer la tranquillité des citoyens, à troubler l'ordre public dont le maintien leur est confié, et porter atteinte aux lois dont ils sont dépositaires ; aussi n'a-t-on jamais vu la compagnie cesser de s'occuper avec soin de ces objets importants. L'imprimé que je prends la

peine de lui déférer, m'a paru également contraire à l'ordre et à la tranquillité publique et aux lois qui les assurent.

(*Après avoir donné lecture de l'arrêt du 13 août 1769, il reprit*) : Il est facile de sentir que cet imprimé, si ses dispositions étaient exécutées, porterait le préjudice le plus considérable à un grand nombre de citoyens que le gouvernement a cru devoir depuis longtemps rassembler en une seule et même compagnie, sous le nom de *compagnie des Indes*, pour faire avec plus de succès un commerce qu'il a regardé comme avantageux à l'Etat, compagnie qui s'est formée sous l'autorité de la loi, et qui, depuis sa création, subsiste sous sa sauvegarde.

Sans vouloir prévenir les réflexions qui pourront naître sur cette question qu'on paraît aujourd'hui vouloir faire remettre en problème, quoiqu'indépendamment de beaucoup de raisons qu'on pourrait alléguer pour la défense de la compagnie des Indes, on peut la regarder comme décidée en faveur de cette compagnie, par le fait même de son existence depuis un très grand nombre d'années, et plus encore par les glorieuses marques de protection dont elle n'a cessé, depuis son établissement, d'être honorée par le roi ; je veux dire, la question de savoir s'il est plus avantageux pour l'Etat que le commerce des Indes se fasse par une compagnie que par des particuliers ; je me contenterai d'observer que, quand bien même on ne regarderait pas la manière actuelle de faire le commerce des Indes comme la plus avantageuse possible à l'Etat, l'imprimé que je viens de prendre la liberté de déférer à la compagnie, n'en mériterait pas moins d'exciter son zèle et sa réclamation, comme contraire aux formes sagement établies dans cette monarchie, par lesquelles le souverain manifeste à ses sujets sa volonté légale. En effet, cet imprimé contient les dispositions d'une loi sans en avoir le caractère ; il anéantit ce qui était porté par plusieurs édits ou déclarations enregistrés en la cour, et permet ce qui était défendu par ces lois, et défend ce qu'elles ordonnaient, puisqu'il suspend le privilège exclusif du commerce des Indes, qui avait été accordé à la compagnie des Indes par nombre d'édits enregistrés et permet à tous les sujets du roi de négocier librement dans les différentes parties de l'Inde, ce qui avait été expressément défendu par ces mêmes édits.

On pourrait encore relever plusieurs inconvénients qui résultent de l'imprimé dont je viens de faire la lecture, qui n'échapperont point, sans doute, aux lumières supérieures de Messieurs et qui se développeront dans le cours des opinions ; mais ceux que je viens d'avoir l'honneur de présenter ont paru suffisants à Messieurs de la deuxième chambre des enquêtes, pour mériter de fixer l'attention de la compagnie et ils m'ont chargé de vous prier de mettre en délibération ce qu'il convient de faire à ce sujet.

Sur quoi, la matière mise en délibération :

La cour a arrêté qu'il sera nommé des commissaires pour aviser au parti à prendre au sujet de l'imprimé portant pour titre : *Arrêt du conseil,*

concernant le commerce de l'Inde, du 13 août 1769, lesquels s'assembleront en la grande chambre le lundi 21 du présent mois, cinq heures de relevée, à cause du mauvais état de la chambre Saint-Louis, et qu'à cette assemblée seront tenus de se rendre les syndics et directeurs actuels de la compagnie des Indes, les députés de ladite compagnie nommés dans l'assemblée du 14 mars dernier, pour examiner les affaires de la compagnie, ensemble les députés du commerce de Paris, Lille, Rouen, Marseille, Nantes, Montpellier, Amiens, Saint-Domingue, la Guadeloupe, la Martinique, Bordeaux, Lyon, Bayonne, La Rochelle et Saint-Malo, pour être entendus sur le contenu dudit arrêt du conseil, en la forme et la manière qu'il fut pratiqué le 16 juin 1719, et qu'il sera dressé procès-verbal de ce qui sera dit dans ladite assemblée par lesdits syndics, directeurs et députés.

Arrêté, en outre, que lesdits commissaires rendront compte de leur travail le mardi 22 de ce mois, dix heures du matin, aux chambres assemblées (1)

Le procès-verbal de ce qui s'est passé au parlement le lundi 21 août 1769, porte :

M. le premier président dit que le procureur général du roi ayant fait avertir tant les syndics et directeurs actuels de la compagnie des Indes que les députés de ladite compagnie, ensemble les députés du commerce, pour être entendus sur le contenu de l'arrêt du 13 de ce mois ; ont comparu : de Clouard, de Bruny, de Vaudier, syndics de la compagnie des Indes ; Lemoine, de Mery d'Arcy, de Rabec, Risteau, de Sainte-Catherine, directeurs de ladite compagnie ; Duval d'Esprémenil, L'Héritier, Julien, Dupan, de la Rochette, Jaume, députés de ladite compagnie ; Marion-Simian, député de Paris ; Bernier de la Richardière, député de Marseille ; Joubert, député de Nantes ; L'Héritier, député de Montpellier ; du Bergier, député de Bordeaux ; Dubucq, député de Saint-Domingue ; du Pernon, député de Lyon ; du Livier, député de Bayonne ; Sureau, député de la Rochelle ; étaient absents : de Lescluse de la Chaussée, député de Lille ; Béhic, député de Rouen ; Parent, député d'Amiens ; Joly de Pontcadeuc, député de Saint-Malo.

M. de Bruny, questionné sur la situation de la compagnie en France, par rapport à ses engagements et à la continuation de son commerce, dit : que la compagnie a besoin pour la fin de cette année d'une somme de plus de neuf millions, indépendamment de celles nécessaires à la continuation de son commerce ; qu'elle a besoin, en sus des dépenses à faire, d'une somme de cinq millions à ajouter au produit de la vente prochaine, estimée à vingt-deux millions, ainsi que le fait craindre les troubles que la compagnie éprouve de la part d'une nation concurrente ; que, pour la continuation de

(1) Extrait d'un recueil de pièces pour l'instruction de l'affaire de la compagnie des Indes. Plaquette sans nom d'auteur, ni date, ni nom d'imprimeur. (Archives de la mairie de la Rochelle, liasse 1198, H. H. 13).

ses affaires, il lui faudrait emprunter quarante-cinq à quarante-six millions ; que sans cet emprunt la compagnie n'est pas dans le cas d'approvisionner cette année les îles de France et de Bourbon et les différents comptoirs de l'Inde.

Questionné sur l'importance des cargaisons envoyées tous les ans dans l'Inde, il a répondu : que le plan de la compagnie était d'envoyer annuellement douze vaisseaux, emportant dix à douze millions espèces et six millions de marchandises, à quoi il faut ajouter les frais d'armement et construction, ce qui porte la dépense générale d'une expédition de dix-huit à vingt millions.

Questionné sur l'importance de la créance que la compagnie avait sur le roi, il a répondu qu'elle s'élevait de treize à quatorze millions.

Les députés du commerce interpellés, il leur a été demandé, si le commerce de l'Inde ne peut être exercé utilement que par une compagnie ayant un privilège exclusif. M. Marion, député de Paris, dit que cette question n'ayant été agitée parmi les députés, il ne pouvait avoir une opinion fixe à cet égard ; que les députés ont toujours considéré les privilèges exclusifs comme préjudiciables et contraires au bien de l'Etat comme à celui des particuliers ; qu'ils n'ont jamais jeté des regards attentifs sur le privilège de la compagnie des Indes, mais qu'ils ont attaqué différentes de ses branches, telles que l'importation des cafés, la traite du castor et le commerce aux côtes de Guinée ; ces branches n'existent plus, mais faut-il détruire le privilège lui-même ; que ce commerce présenterait des avantages, pour ceux qui voudraient le faire, et qu'il serait naturel de présumer que tous les négociants s'y livreraient ; que, plus la concurrence sera grande, plus le commerce des particuliers sera avantageux à l'Etat.

Questionné, à l'effet de savoir si les particuliers auraient des fonds suffisants pour entreprendre ce commerce, il répondit : qu'il est à présumer que le commerce est assez riche pour entreprendre ce commerce qui présente un profit considérable.

Questionné, sur la question de savoir, si les permissions particulières et les passeports ne seraient pas aussi préjudiciables à la liberté que le privilège exclusif, il répondit : les députés n'ont eu connaissance de l'arrêt du conseil que par sa publicité, il ne leur a été adressé aucune instruction L'obligation imposée aux particuliers de prendre des passeports a pu paraître nécessaire au gouvernement, pour prévenir une révolution trop subite et empêcher que la concurrence la plus grande qu'on désire établir n'ait de fâcheux effets dans son commencement.

Questionné, sur le point de savoir, s'il ne serait pas à craindre qu'une trop grande concurrence ne produisit une augmentation sur le prix des denrées d'importation et sur celles d'exportation, il répondit : que la concurrence doit produire naturellement cet effet, mais que l'Etat en tirera plutôt avantage que préjudice.

Questionné s'il n'estimait pas que le commerce fait par les particuliers

serait plus actif que celui fait par une compagnie, et que le commerce des colonies d'Amérique devait être séparé de celui de l'Inde, les retours d'Amérique étant beaucoup plus prompts, il répondit : que l'empressement que l'on suppose aux particuliers serait la preuve de son activité ; qu'il ne faut pas assimiler le commerce des colonies d'Amérique à celui de l'Inde, ce dernier offrant des bénéfices bien plus considérables, ce qui permettrait un dédommagement à la longueur et aux risques du voyage.

Les avis de M. Marion furent reconnus par tous les députés présents.

En raison de ce qui précède, le parlement, toutes chambres assemblées, arrêta, le 22 août 1769, qu'il sera fait au roi de très humbles et très respectueuses représentations, et que, pour en fixer les objets, il sera nommé des commissaires, qui s'assembleront, le 26 du mois, en l'hôtel de M. le premier président.

Très humbles et très respectueuses représentations du Parlement au Roi.

Sire, votre parlement toujours occupé à veiller sur tout ce qui peut toucher les intérêts indivisibles de Votre Majesté et de ses sujets, n'a pu voir avec indifférence l'agitation qu'a excitée dans le public l'arrêt du conseil du 13 août dernier.

Votre Parlement, à qui Votre Majesté a confié la manutention des lois, ne peut voir, Sire, sans réclamation, qu'on donne atteinte, par des actes sans forme, et que votre Parlement ne peut reconnaître, à des établissements publics, fondés sur des lois dûment vérifiées. Le renversement de ces établissements met en péril la propriété et la fortune d'un très grand nombre de familles. Tel est, Sire, le premier objet qui a alarmé votre Parlement.

Sans pénétrer les motifs qui ont pu déterminer Votre Majesté, votre Parlement la suppliera très instamment et très respectueusement de jeter un coup d'œil attentif sur les hautes et importantes considérations qui ont déterminé le feu Roi, dans le moment où son royaume était le plus tranquille et le plus florissant, d'après les conseils éclairés des plus grands génies de son siècle, à élever la compagnie des Indes : ces motifs nobles et intéressants ont été exposés, Sire, dans l'édit de création de 1664 et rappelés dans toutes les lois par lesquelles cette compagnie a été successivement soutenue et protégée.

Elle présente, Sire, dans le point de vue général de son existence, le magnifique projet de porter la gloire du nom Français, et la puissance de Votre Majesté, jusqu'aux extrémités du monde. Dans les détails de sa composition, tout respire l'amour de la patrie, l'honneur de la nation ; tout tend à procurer l'augmentation du commerce, l'abondance des matières les plus précieuses, la communication de biens entre toutes les nations ; toutes ses opérations attirent dans le royaume l'argent de l'étranger et procurent dans l'intérieur de l'Etat une circulation d'espèces plus active et plus abondante.

Les arsenaux de la compagnie font partie, Sire, des arsenaux de l'Etat; sa marine a fourni des sujets distingués à votre marine; ses vaisseaux sont toujours prêts à soutenir les droits de la souveraineté, dont il a plu à Votre Majesté confier l'exercice et la défense à la compagnie dans une partie du monde.

Les différentes secousses que la compagnie a éprouvées, ont été occasionnées, Sire, moins par les variations de son commerce, que par les guerres que l'Etat a eu à supporter. Sa situation actuelle est une suite de la situation fâcheuse des finances de l'Etat et peut-être l'effet de l'impression de l'autorité qui a toujours dirigé et souvent ordonné ses opérations.

Dans le cas où il plairait à Votre Majesté, Sire, s'écarter des vues anciennes, dont l'expérience de plus d'un siècle, et l'exemple de toutes les nations européennes, sembleraient justifier la sagesse, votre Parlement supplierait Votre Majesté de ne point adopter les dispositions particulières de l'arrêt du conseil du 13 août dernier.

Le texte de l'article IV détruirait la liberté que l'article III accorde à tous les sujets de Votre Majesté de faire le commerce des Indes: cet article paraît ne présenter autre chose que la substitution de protégés particuliers et puissants à une compagnie légale; il imposerait au commerçant une sorte d'esclavage qui anéantirait tout commerce.

Si le commerçant était obligé d'adresser des mémoires au Ministre, de lui déclarer le secret de sa spéculation, de communiquer ses projets aux députés du commerce, et par eux à tous les commerçants du royaume, ce serait, Sire, substituer une inquisition véritable à la liberté du commerce: ces écrits, ces lettres, ces communications, ces consultations, ces renvois, dont on ne connaît que trop les longueurs, sont inconciliables avec la promptitude et le secret des opérations du commerce.

Dans ce commerce, Sire, où on est obligé de faire deux envois à l'extrémité du monde avant d'avoir reçu les premiers retours, il faudrait que le commerçant qui se proposerait de faire un armement, eut, non seulement l'assurance d'une protection présente, mais encore la certitude qu'il aurait la même protection pour l'année qui suivrait son premier envoi.

Ce commerce, Sire, exigerait une correspondance assurée dans l'Inde pour la réception de l'armement arrivant d'Europe et le chargement des vaisseaux repartant pour la France.

Il n'y aurait plus rien de certain, si la volonté d'un Ministre, ou les vues intéressées d'un subalterne, pouvaient décider du sort de ces opérations importantes.

Il ne pourrait donc y avoir que les personnes assurées d'une protection persévérante, qui entreprendraient ce commerce.

Il importe, Sire, à tous ceux qui ont part à l'administration de l'Etat, d'écarter promptement toute idée qui pourrait servir de prétexte aux préjugés que la malignité et la calomnie ne peuvent manquer d'accréditer: s'ils veulent servir utilement Votre Majesté et la patrie, il leur importe de

se prémunir à jamais eux-mêmes contre l'avidité, l'avarice, les importunités et les surprises de ceux qui les environnent.

Des permissions ainsi accordées à des protégés seraient, Sire, le principe du monopole, et le monopole porte toujours le coup le plus funeste au commerce.

Enfin, la disposition de l'article IV, tel qu'il est énoncé, tendrait à détruire d'une main ce que l'on paraît vouloir édifier de l'autre.

L'imposition annoncée par l'article VI de l'arrêt du conseil, serait encore, Sire, un objet d'effroi qui alarmerait le commerçant, par sa surcharge et l'incertitude de sa fixation.

La multiplicité des impositions, sous lesquelles les peuples gémissent, semblerait leur promettre de n'en plus voir créer de nouvelles. Ces impositions seraient superflues, si les dépenses de souveraineté dont le trésor de l'Etat est chargé pour les possessions de Votre Majesté au delà du cap de Bonne Espérance, étaient dirigées avec économie.

Votre Parlement, Sire, ne cessera jamais de supplier Votre Majesté d'ordonner que cette économie si nécessaire soit mise en usage dans tous les différents départements de dépenses.

Votre Majesté sera suppliée, Sire, de se faire représenter le tableau de ce qu'il en coûte à l'Etat depuis deux ans pour l'entretien des îles de France et de Bourbon, et de le comparer, d'une part, avec ce que la compagnie dépensait annuellement pour ces places, et d'autre part, avec ce que la compagnie demandait à Votre Majesté pour payer annuellement, à sa décharge, la dépense de ces mêmes établissements. Votre Majesté pourra, Sire, juger par la combinaison de ces différents états, du poids énorme de dépenses que l'Etat aurait à supporter, s'il était chargé d'entretenir les fortifications de Pondichéry et les autres places nécessaires pour le commerce de l'Inde.

L'Etat se trouverait encore chargé, Sire, du paiement des gouverneurs et autres officiers généraux et particuliers, dont on croirait convenable, pour la gloire de Votre Majesté et pour l'honneur de la nation, de ne pas restreindre le nombre, et dont les services seraient payés plus chèrement que ceux employés par la compagnie des Indes.

On avait jugé si utile, Sire, d'exempter le commerce de la compagnie de toute imposition, que Votre Majesté avait accordé à la compagnie un bénéfice par chaque tonneau, pour donner à son commerce plus de force et d'activité: dans le nouveau système, l'imposition n'aurait d'autre effet, Sire, que de surcharger le commerçant français, de diminuer par là le commerce national, et de favoriser la contrebande par l'introduction des marchandises venant par l'étranger, qui se vendraient à beaucoup plus bas prix que les marchandises qui seraient sujettes dans le royaume au paiement de nouveaux droits. Il importe fort au commerce d'être préservé de la crainte de toute imposition nouvelle.

La restriction portée par l'article V au seul port de Lorient, pour le

débarquement des marchandises provenant du commerce de l'Inde, serait encore, Sire, une restriction destructive de la liberté. Si un commerçant de Marseille ou de Bordeaux était obligé de faire entrer à Lorient les marchandises qu'il se serait empressé, après un aussi long voyage, de débarquer dans le port le plus voisin de son domicile ; si le commerçant forcé, à son arrivée sur les côtes de France, d'entrer dans un des ports du royaume pour réparer les dommages et les fatigues inséparables d'un voyage de long cours, se trouvait obligé de sortir de ce port pour se rendre à Lorient ; si ce négociant, débarqué à Lorient, était contraint d'attendre une vente publique, qui semblerait être le seul objet pour lequel on le forcerait de s'y rendre, et de conserver son navire et tout son équipage en attendant cette vente, dont il supporterait une partie des frais ; ce serait autant d'accroissements de dépenses considérables en pure perte, qui augmenteraient le prix de la marchandise et que le commerçant ferait payer au consommateur. Ce serait donc, Sire, faire porter à l'Etat un impôt, éloigner l'étranger, et causer une incommodité gênante, seule capable de détourner le commerçant des entreprises qu'il voudrait faire.

L'obligation imposée au commerçant par l'article VII de l'arrêt du conseil, de ne faire ses armements que dans le port de Lorient et dans ceux permis pour le commerce des colonies, serait encore, Sire, une gêne du même genre, également contraire à la liberté. Si les particuliers pouvaient faire librement le commerce, il serait conséquent qu'ils pussent faire leur embarquement dans tel port du royaume qu'ils jugeraient à propos. Toute espèce de déplacement involontaire, soit pour les navires, soit pour les marchandises, ne pourrait être qu'onéreuse au commerce, et aurait pour effet une augmentation de prix sur les marchandises nationales qu'on voudrait porter aux Indes, et, par une conséquence nécessaire, une diminution de bénéfice sur les marchandises des Indes qu'on voudrait faire entrer dans le royaume.

Votre Parlement, Sire, n'a pas été moins alarmé, de ne trouver dans cet arrêt du conseil aucune sûreté donnée aux intéressés et actionnaires, sur la propriété des vaisseaux, bâtiments, édifices et autres effets de la compagnie. L'affectation avec laquelle on a omis d'assurer aux propriétaires la libre et entière disposition de tous ces objets, qui sont les seuls fruits et les faibles restes de leurs avances, de leur commerce et de leur industrie, alarme vivement les intéressés sur les conséquences funestes de la forme qui a été prise pour la suspension du privilège.

Votre Parlement, Sire, doit à Votre Majesté de réclamer avec force contre tout acte qui attaquerait la propriété qui fait partie de l'existence du citoyen : soit que cette propriété soit attaquée par une disposition directe, soit qu'elle soit inquiétée par une réticence affectée, la réclamation de votre Parlement n'en doit pas être moins forte et moins active.

Votre Parlement, Sire, ne cessera de représenter à Votre Majesté que le citoyen ne pourrait plus reposer avec sécurité à l'ombre des lois même, si

sa propriété pouvait être renversée, ou même altérée par un acte du pouvoir absolu.

Votre Majesté sera très humblement suppliée, Sire, de ne point s'écarter des formes anciennes qui tiennent à la constitution et à la stabilité de l'Etat: l'observation exacte des lois sera toujours l'objet de la plus instante supplication de votre Parlement et le gage le plus assuré du respect, des hommages et de la fidélité des peuples envers leur souverain.

Réponse du Roi au Parlement, du 3 septembre 1769.

J'ai été obligé de suspendre l'exercice de la compagnie, par l'impossibilité où elle est de continuer son commerce et d'approvisionner les colonies des îles de France et de Bourbon; mon Parlement aurait dû s'en rapporter à l'examen que j'en avais fait faire dans mon conseil. Le compte que mon Parlement s'est fait rendre dans l'assemblée du 21 août, a dû le convaincre de la nécessité des mesures que j'ai jugé devoir prendre.

Je fixerai sans délai les droits qui seront perçus sur les marchandises de l'Inde. Il est juste que le commerce supporte, à la décharge de mes autres sujets, une portion des dépenses d'un commerce, dont il retirera plus qu'aucun autre le bénéfice. J'ordonnerai la plus grande économie possible sur ces dépenses.

Les représentations de mon Parlement sur l'article IV de l'arrêt de mon conseil, concourent avec les vues qui m'ont déjà été présentées par plusieurs commerçants; je statuerai incessamment sur cet objet. Je verrai toujours avec satisfaction mon Parlement adopter les principes les plus favorables à la liberté du commerce.

Les dispositions de l'arrêt de mon conseil n'attaquent en rien les propriétés des actionnaires; aussitôt que je me ferai rendre compte des mémoires et observations que doivent me présenter leurs députés, je prendrai les moyens nécessaires pour assurer aux créanciers de la compagnie l'acquittement des engagements qu'elle a contractés et aux actionnaires la jouissance de ce qui leur appartient.

Je ferai connaître mes volontés sur le tout à mon Parlement, en la forme ordinaire, à la rentrée de ses séances.

Il n'est pas indifférent de remarquer dans les représentations faites au roi par le parlement, qu'il était objecté *que le monopole porte toujours le coup funeste au commerce; que la restriction au seul port de Lorient, pour le retour des marchandises de l'Inde, serait une destruction de la liberté*; *qu'il fallait permettre à tous les ports de France de faire des armements pour l'Inde et non pas se borner à autoriser certains ports privilégiés.*

Le roi ne tint pas compte de toutes ces observations et il rendit, le 6 septembre 1769, l'arrêt reproduit ci-après : ce qui n'empêcha

pas les négociants de se livrer à la navigation de l'Inde et de donner à ce commerce un essor bien plus grand que celui obtenu par la compagnie, en attendant une liberté plus complète.

Arrêt du Conseil d'Etat du Roi portant règlement pour le commerce de l'Inde, du 6 septembre 1769.

Le Roi s'étant fait représenter, en son conseil, l'arrêt rendu en icelui le 13 août dernier, par lequel Sa Majesté a suspendu l'exercice du privilège exclusif de la compagnie des Indes ; permis à tous sujets de négocier librement dans les différentes parties de l'Inde, à la Chine, et dans les mers au delà du cap de Bonne-Espérance, et s'est réservé de pourvoir aux règlements qui seraient jugés convenables pour l'administration de ce commerce, et de fixer les droits auxquels lesdites marchandises des îles de France et de Bourbon, de l'Inde et de la Chine seraient assujetties à l'entrée du royaume: Sa Majesté s'étant aussi fait rendre compte des représentations qui lui ont été faites, sur les restrictions que les dispositions de l'article IV dudit arrêt du 13 août dernier, pourraient apporter à la liberté de faire ce commerce ; et voulant, pour que tous ses sujets indistinctement puissent y participer, dispenser des formalités portées par ledit article, en sorte que les passeports nécessaires pour la sûreté des navigateurs dans l'Inde, soient accordés gratuitement et sans délai à tous ceux qui les demanderont : Sa Majesté voulant en même temps donner à la ville de Lorient des marques de sa protection et y faciliter les armements pour l'Inde, en accordant à tous ceux qui y armeront, la jouissance des privilèges et exemptions de droits qui ont été accordés ci-devant à la compagnie des Indes, sur les marchandises et effets propres aux armements. A quoi voulant pourvoir : Ouï le rapport du sieur Maynon-d'Invau, conseiller ordinaire, et au conseil royal, contrôleur général des finances ; Le Roi étant en son conseil, a ordonné et ordonne ce qui suit :

Article premier. — Les administrateurs de la compagnie des Indes délivreront gratuitement aux armateurs pour l'Inde et pour les mers au delà du cap de Bonne-Espérance, des passeports qui contiendront les noms des armateurs, des capitaines et des vaisseaux, le port en tonneaux, les lieux d'où ils devront être expédiés et ceux de leur première destination ; lesquels passeports seront expédiés promptement, sur la demande des négociants ou armateurs, sans pouvoir être refusés, sous aucun prétexte et sans être assujettis à aucune formalité : Sa Majesté dérogeant à cet égard aux dispositions de l'article IV dudit arrêt du conseil du 13 août dernier.

Art. II. — Les capitaines desdits vaisseaux seront tenus de représenter lesdits passeports au commandant des îles de France et de Bourbon, et aux conseils et employés des différents comptoirs où ils relâcheront ; lesquels seront tenus de leur prêter tout secours et protection : pourront en vertu

desdits passeports, naviguer dans toutes les mers et commercer sur toutes les côtes et dans tous les pays au delà du cap de Bonne-Espérance, aux mêmes droits et privilèges dont ont joui les vaisseaux de la compagnie, sans pouvoir être troublés ni retenus dans leur navigation, sous quelque prétexte que ce soit.

Art. III. — Il sera fait dans les vingt-quatre heures de l'arrivée en France, déclaration exacte et conforme aux ordonnances et règlements, au bureau des fermes, de toutes les marchandises qui seront apportées de l'Inde et de la Chine à Lorient, par les vaisseaux et pour compte des particuliers : lesdites marchandises seront visitées et vérifiées et seront entreposées dans les magasins dudit port de Lorient.

Art. IV. — Celles desdites marchandises, dont la consommation dans le royaume est prohibée, seront déposées, comme ci-devant, dans un magasin particulier fermé à deux différentes clefs, dont l'une demeurera ès mains du préposé de l'adjudicataire des fermes, et l'autre en celles du préposé des armateurs ou de leurs commissionnaires.

Art. V. — Toutes les marchandises provenant du commerce de l'Inde jouiront de six mois d'entrepôt dans le port de Lorient : celles destinées pour la consommation du royaume, paieront les droits ci-devant dûs suivant les règlements ; celles destinées pour l'étranger seront exemptes desdits droits et paieront seulement ceux d'indult, portés par l'article IX du présent arrêt. Les marchandises permises continueront de jouir du transit par terre comme par le passé ; celles prohibées, ainsi que les toiles peintes ou imprimées, toiles de coton blanches, mousselines, mouchoirs et basins, ne pourront être transportées que par mer à l'étranger.

Art. VI. — Les toiles de coton blanches, mousselines, mouchoirs et basins, continueront d'être plombés et marqués des plombs et bulletins de ladite compagnie.

Art. VII. — Les marchandises provenant dudit commerce, pourront être envoyées de Lorient à Nantes et y jouir du même entrepôt de six mois, à compter du jour qu'elles auront été transportées de Lorient. Le transport des marchandises prohibées et des toiles peintes, toiles de coton, mousselines, mouchoirs et basins, ne pourra être fait dudit port de Lorient à celui de Nantes, que par mer, ainsi que le transport de Nantes à l'étranger. A l'égard des autres espèces de marchandises, elles pourront être conduites de Lorient à Nantes et sortir de Nantes à l'étranger, tant par mer que par terre, à la charge d'observer les formalités prescrites par les règlements en pareil cas.

Art. VIII. — Les marchandises ne pourront sortir desdits entrepôts, sans qu'il en ait été fait préalablement déclaration. Il sera libre aux préposés de l'adjudicataire des fermes, de faire dans le cours des six mois des recensements dans ces entrepôts, toutes les fois qu'ils le trouveront à propos ; celles qui en auront été soustraites, seront saisies, ou la valeur d'icelles,

pour en être la confiscation prononcée, avec les amendes portées par les règlements.

Art. IX. — Toutes les marchandises provenant du commerce de l'Inde et de Chine, seront assujetties, à l'entrée du royaume, à un droit d'indult de cinq pour cent de leur valeur en France ; et celles provenant du crû des îles de France et de Bourbon, à trois pour cent aussi de leur valeur en France. Lesdits droits seront payés avant que lesdites marchandises puissent sortir des magasins où elles auront été déposées, soit qu'elles soient destinées pour passer à l'étranger ou pour la consommation du royaume.

Art. X. — Les propriétaires desdites marchandises pourront les vendre ou en disposer lors et ainsi que bon leur semblera, soit par vente particulière, soit par vente publique, qui pourront être indiquées par des affiches dans la forme et aux conditions dont ils conviendront entre eux.

Art. XI. — Tous les effets, denrées et marchandises destinés pour le port de Lorient, continueront de jouir des exemptions portées par l'article XLIII de l'édit d'août 1664, et par les articles XVI, XVII et XVIII des lettres patentes du mois de mars 1696, ainsi et de la même manière qu'en a joui la compagnie des Indes. L'arrêt du conseil du 13 août dernier sera au surplus exécuté en toutes ses dispositions, auxquelles il n'est dérogé par le présent arrêt.

Fait au Conseil d'Etat du Roi, Sa Majesté y étant, tenu à Versailles le 6 septembre 1769.

Le commerce étant devenu libre aux Indes, l'esprit aventureux d'un négociant rochelais le porta à armer tout d'abord pour les îles de France et de Bourbon, îles qui, depuis longtemps, étaient abandonnées par la compagnie des Indes, et qui n'étaient connues que par les narrations qu'en firent les équipages et employés de la compagnie.

L'île Bourbon, de peu d'étendue, produisait la canne à sucre, le maïs, le café ainsi que bien d'autres denrées. Tout à côté était *l'île Sœur,* ou l'île de France, d'un sol fertile, qui produisait beaucoup de fruits des Indes et d'Europe.

Le 13 mai 1770, Benjamin Seignette déclara à l'amirauté de la Rochelle son navire l'**Argus**, de 300 tonneaux, capitaine Jacques-Alexandre Boutet, à destination des îles de France et de Bourbon. Ce fut le premier navire qui partit de la Rochelle pour l'Inde, depuis que la liberté de commerce de ces mers était reconnue. Cet armateur faisait beaucoup d'affaires à la Rochelle et peu de temps après le départ de l'**Argus**, en juin 1770, il fut obligé de s'arrêter, par des causes étrangères à la navigation de ce navire.

La même année une autre maison de la Rochelle arma également pour les îles de France et de Bourbon ; mais celle-ci, plus heureuse, put continuer cette navigation plusieurs années. C'était la maison Admyrauld et fils aîné. Pierre-Gabriel Admyrauld, armateur depuis 1749 pour Saint-Domingue, la côte de Guinée et le Canada, avait associé à ses affaires son fils aîné François-Gabriel.

Ils déclarèrent pour les îles de France et de Bourbon : en 1770, le 28 avril, le **Brisson**, de 700 tonneaux, capitaine Berteau, et la **Petite Mariette**, de 50 tx. ; puis, le 5 novembre, le **Marquis de Narbonne**, de 300 tx., capitaine Jacques-Jacob Dechézeaux. En 1771, le 5 avril : la **Sirène**, de 200 tx., capitaine Gallocheau, et le 28 septembre, l'**Alexandre**, de 200 tx., capitaine Laissard.

Ces essais de navigation parurent satisfaisants et décidèrent Admyrauld et fils aîné à renvoyer à l'île Bourbon, en 1772, leur navire le **Brisson**, mis en déclaration le 19 décembre de cette année, lequel emmena les s[rs] La Rochette et Ronsin pour y tenir un comptoir et des magasins.

Ils arrêtèrent avec le s[r] Ronsin les conventions suivantes :

Article 1[er]. — M. Ronsin s'embarquera sur le vaisseau le **Brisson**, pour se rendre à l'île Bourbon. Son passage et la table seront à la charge de l'armement, ainsi que le fret de deux malles et une barrique de vin qu'il emporte avec lui.

Art. 2. — Il tiendra à l'île Bourbon le magasin, tant en gros qu'en détail, qui y sera établi pour le compte de MM. Admyrauld et fils aîné, sous la direction de M. La Rochette, subrécargue du vaisseau le **Brisson**, à qui il comptera de toutes ses recettes et dépenses.

Art. 3. — M. La Rochette versera dans ledit magasin telles quantités qu'il jugera à propos de marchandises, tant d'Europe que d'Asie, qui proviendront soit des cargaisons du vaisseau le **Brisson** et des autres navires que MM. Admyrauld fils aîné pourront expédier par la suite, soit de quelques achats par spéculation. M. Ronsin vendra ces marchandises et en emploiera le produit aussitôt et aussi avantageusement qu'il sera possible, le tout suivant les instructions qu'il aura reçues de M. La Rochette, à la disposition duquel il tiendra les fonds et effets qui devront former les retours à MM. Admyrauld et fils aîné.

Art. 4. — Il sera perçu par M. Ronsin, pour lui tenir lieu de traitement, un pour cent de commission sur le montant de la vente des marchandises, mais il ne lui sera rien alloué sur l'emploi de leur produit ; si, cependant, cette commission ne s'élevait pas, dans le cours d'une année qui commencera

du jour de son arrivée à Bourbon, à 4,000 livres, argent de France, M. La Rochette lui paiera le supplément nécessaire pour compléter cette somme. Au reste, ce traitement sera augmenté par la suite, suivant les circonstances et les services de M. Ronsin.

Art. 5. — Il lui sera de plus fourni, aux frais de M. La Rochette, un logement convenable, mais sans meubles; toutes les autres dépenses de M. Ronsin seront prises sur le traitement fixé par l'article précédent.

Art. 6. — Les frais de bureau et le traitement des commis qu'il pourra être nécessaire de donner à M. Ronsin, seront entièrement à la charge de M. La Rochette, qui fera le choix des sujets, sauf à les remplacer par d'autres, si le cas y échoit, sur les représentations de M. Ronsin qui, certainement, ne lui en fera que de très fondées à cet égard.

Art. 7. — Tous frais quelconques pour le transport, le bénéficiement, la conservation, la vente, la livraison et l'expédition des marchandises dont M. Ronsin aura la manutention, lui seront passés en dépense par M. La Rochette, sur le compte qu'il en fournira.

Art. 8. — M. Ronsin ne pourra se charger d'aucune vente ou achat étrangers à MM. Admyrauld et fils aîné, qu'après avoir pris le consentement de M. La Rochette, qui ne le donnera qu'après avoir reconnu que ces sortes d'affaires ne sauraient préjudicier à l'objet de la présente convention.

Art. 9. — Les écritures de M. Ronsin seront tenues suivant le plan que M. La Rochette lui aura tracé : entr'autres choses, il ne manquera pas, le premier jour de chaque mois, de faire un état sommaire des effets qu'il aura vendus ou achetés dans le cours du mois précédent et un inventaire des effets qui lui resteront en magasin, avec une note des fonds qu'il aura en caisse : il devra envoyer, par duplicata, des expéditions de ces pièces à MM. Admyrauld et fils aîné par M. La Rochette, lorsqu'il sera sur les lieux, ou, en son absence, par M. Ronsin : il faudra, pour cela, profiter des premiers vaisseaux qui reviendront en Europe.

Art. 10. — Si M. Ronsin, après avoir tenu le magasin de MM. Admyrauld et fils aîné à l'île Bourbon pendant trois ans et plus, se trouvait dans le cas de revenir en France, soit de son propre mouvement, soit par toute autre cause que ce soit, son passage en retour sera aux frais de M. La Rochette ou de la personne qui l'aura remplacé ; mais si M. Ronsin revenait avant ce terme, le passage serait à ses propres frais. Toutes les clauses et conditions, auxquelles nous entendons donner la même force que si elles étaient passées par devant notaires, seront par nous soussignés respectivement observées de bonne foi. Fait triple à la Rochelle, le 10 décembre 1772. Signé : Ronsin. — La Rochette. — Admyrauld fils aîné.

Ce sous-seing montre bien toutes les conditions imposées à M. Ronsin, chargé du magasin et amène à conclure que MM. Admyrauld et fils aîné estimaient à un chiffre considérable le montant des ventes qu'ils feraient à l'île Bourbon, qui, d'après cet acte,

devaient s'élever à 400,000 livres sur lesquelles Ronsin devait prélever un pour cent, soit 4,000 livres. Nous ne connaissons pas les conditions établies avec M. La Rochette, qui, ayant à supporter bien des charges, devait avoir des bénéfices bien plus considérables.

En 1771, un mémoire fut adressé à la chambre de commerce, par la ville de la Rochelle, faisant ressortir les avantages pour le commerce de la liberté de pouvoir trafiquer dans les Indes, mais se plaignant de voir les bonnes dispositions prises, contrariées par l'obligation de faire les retours à Lorient et porter en des mains étrangères le plus réel bénéfice de cette industrie. Il portait :

Demandons avec justice qu'il soit permis aux armateurs pour l'Inde de faire les retours de cargaisons de thé, café, coris et toutes autres espèces de marchandises dans l'entrepôt de la Rochelle où elles seront vendues tout aussi avantageusement qu'à Lorient, certitude qui ne peut être combattue, d'après le calcul de chaque négociant, qui ne peut jusqu'à un certain point, sacrifier ses intérêts particuliers au bien de la patrie. De nouvelles entreprises naîtront sous cet auspice, le gouvernement tirera un très grand avantage de diviser cette circulation dans différents ports du royaume ; il en résultera qu'un plus grand nombre de sujets auront occasion de s'instruire et contribueront plus aisément aux moyens économiques qui peuvent rendre ce commerce plus utile à l'Etat et aux particuliers... Le nombre des étrangers que ce commerce attirera dans nos murs, auront des besoins réels et l'occasion d'exporter différents objets feront que, dans chaque branche de commerce, les accessoires de l'armement et de la construction, ceux du luxe, les comestibles, les achats pour le compte étranger, l'accroissement de la navigation augmenteront le revenu des octrois et la ville se verra à même de suffire à ses dépenses, ville qui a perdu les trois quarts de son commerce et qui le voit déchoir chaque jour...

Le corps de ville suppliait instamment la chambre de porter au pied du trône, ces représentations respectueuses : « En les animant de tout le zèle et de toutes les connaissances qui lui sont particulières, pour faire recevoir favorablement le vœu public, si utile et si essentiel à notre malheureuse patrie. »

Le 21 novembre 1771, le corps de ville écrivit à M. le contrôleur général :

Les négociants de la Rochelle cherchent par leur activité à se rendre dignes des bontés du Roi. Le port, dont ils voient les solides ouvrages

avancer avec rapidité, excite leur émulation. Les armements pour la Guinée se sont multipliés. Ils ont saisi le commerce de l'Inde, nouvellement ouvert aux particuliers, mais ils rencontrent, dans ce dernier commerce, un obstacle qui doit nécessairement absorber une partie de leurs profits. Nous voulons parler de l'obligation qui leur est imposée par l'article V de l'arrêt du conseil du 13 août 1769, de faire leur désarmement dans le port de Lorient. Les s[rs] Admyrauld et fils aîné attendent dans le mois de janvier le navire le **Brisson**: ces négociants et la chambre de commerce en sollicitant auprès de vous la dispense de cette loi, vous exposèrent, Monsieur, quelles entraves elle mit au commerce ; nous devons nous borner à mettre sous vos yeux les avantages qui résulteraient pour le bien général des habitants de la dispense ou de l'abolition de cette loi. Le désarmement d'un navire de cette espèce mettra en mouvement une multitude de manœuvres, que la cessation du commerce intérieur par le manquement total de la récolte des vins laisse malheureusement oisifs ; que d'ouvriers de différents genres occupés pour ce seul objet; la dépense que fera un équipage et des passagers riches mérite aussi quelque attention. Les objets dont nous venons de parler ne sont qu'une petite partie de ces avantages, la vente des marchandises en procurera de nouveaux ; mais elle procurera encore à nos négociants une commission avantageuse ou elle attirera dans nos murs des négociants étrangers qui répandront de l'argent et formeront avec ceux de notre ville des liaisons utiles pour tous.

La situation de nos habitants vous est trop connue, Monsieur, pour que vous puissiez ne pas approuver les efforts que nous faisons pour obtenir tout ce qui peut leur être utile ; leur intérêt se trouve même joint à celui de la caisse municipale ; les droits sur les consommations faisant une partie de ces octrois : tous ces motifs réunis nous font prendre la liberté de vous supplier, Monsieur, de vouloir bien accueillir favorablement la demande des s[rs] Admyrauld et celle de la chambre de commerce, et de leur accorder la révocation de l'article V de l'arrêt du conseil du 13 août 1769, ou du moins la permission particulière pour le désarmement du navire le **Brisson**.

M. de Boyne, contrôleur général des finances, répondit le 2 décembre 1771 : « ... J'aurais fort désiré pouvoir déférer à vos représentations, mais il n'est pas possible d'excepter les négociants de la Rochelle d'une loi qui leur est commune avec ceux des autres places du royaume. »

M. de Trudaine, auquel le corps de ville avait adressé la même requête qu'à M. de Boyne, répondit le 12 décembre 1771 : ... Que M. de Boyne lui avait fait savoir que non seulement la dispense sollicitée tirerait à conséquence pour les autres ports ; mais qu'il en résulterait encore l'anéantissement du port de Lorient, qui ne peut se soutenir que par le commerce des Indes, et que d'ailleurs

l'intérêt du Roi et du commerce même s'opposait à cette dérogation, tant à cause des fraudes qu'on pourrait faire au droit de l'indult établi en faveur de Sa Majesté, que parce qu'il est essentiel de présenter un crédit national aux étrangers en réunissant toutes les ventes dans le même temps et le même lieu... »

C'était donc dans le but de sauver de l'anéantissement la ville de Lorient qu'on lui maintenait un privilège d'une si grande importance.

Admyrauld et fils aîné armèrent ensuite pour les îles de France et de Bourbon, amirauté de la Rochelle : en 1773 : le **Marquis de Narbonne**, de 400 tx., capitaine J. Robin ; la **Jeannette**, de 50 tx., capitaine Bouffar ; la **Louise-Marguerite**, de 50 tx., capitaine Lagroix ; la **Marie-Magdeleine**, de 80 tx., capitaine Beaurivage ; en 1774 : les **Trois Amis**, de 850 tx., capitaine Bonfils, et l'**Alexandre**, de 212 tx., capitaine Laissard.

On trouve que cette maison arma encore : l'**Aigle**, de 500 tx. ; l'**Ajax**, de 700 tx. ; l'**Elisabeth**, de 900 tx. ; l'**Aimable-Nanette**, de 800 tx. ; le **Comte de Maurepas**, de 600 tx. ; le **Brisson**, de 900 tx. et quelques autres qui, vraisemblablement, partirent de Lorient et non de la Rochelle.

L'obligation de faire le retour des vaisseaux à Lorient rendait factice la liberté du commerce de la mer des Indes. Dans un mémoire que la chambre de la Rochelle adressa à l'intendant de la généralité, elle chercha à faire ressortir qu'en interdisant les retours ailleurs qu'à Lorient, les négociants étaient obligés de s'en rapporter à des commissionnaires ou de se déplacer ; que les progrès de ce commerce auraient certainement doublés, depuis la liberté, si chaque place eût pu diriger le retour comme le départ ; que le port de la Rochelle est celui qui jusqu'à présent a fait le plus d'expéditions ; qu'il possède actuellement sept vaisseaux occupés à ce commerce, dont trois de 1,000 à 1,200 tx., deux de 400 et deux de 250, qui peuvent former un capital de 6 à 7 millions ; qu'on sent fort bien ce qu'une circulation semblable ferait de bien à la Rochelle, tandis qu'elle est obligée de l'abandonner à Lorient ; que ce nouveau commerce n'a rien ajouté au bien-être de la ville, qu'il profite à quelques individus qui sont obligés d'en partager les bénéfices avec les habitants de Lorient ;

qu'à en juger par le progrès de ce commerce, s'il était entièrement libre, on eût pu espérer qu'il aurait remplacé celui qui se faisait avec le Canada et avec la Louisiane ; qu'il est certain que le port de la Rochelle est celui qui possède le plus de vaisseaux pour l'Inde et que les progrès eussent été bien plus grands avec la liberté de pouvoir verser en son port les retours.

Le port de Bordeaux s'intéressa peu au commerce de l'Inde ; il s'y fit quelques essais d'expédition. On peut donc dire que, sur l'Océan Atlantique, celui de la Rochelle fut le seul qui donna une grande impulsion à cette navigation lointaine.

En 1769, la chambre de Bordeaux écrivait au ministre de la marine :

L'appât de ces facilités d'armer pour l'Inde pourrait exciter une trop grande avidité ; mais Sa Majesté, toujours attentive aux intérêts de ses sujets, ne fera délivrer des permissions que sur la connaissance exacte que ceux qui les réclameront auront les moyens de subvenir aux frais et aux avances qu'exigent ces expéditions.

Cela ne démontre-t-il pas suffisamment que les Bordelais n'entendaient pas faire ce commerce ; car, on a peine à comprendre aujourd'hui, qu'après que le roi l'eut déclaré libre, ils eussent exprimé le désir de le voir limité à certaines personnes.

En 1774, elle déclara que les négociants de Bordeanx se livreraient au commerce de l'Inde, si leurs vaisseaux avaient la liberté de venir faire leur désarmement dans leur port; puis, quand en 1785 la compagnie des Indes fut rétablie dans ses droits et privilèges, elle écrivait à Marseille :

Plusieurs de nos armateurs ont fait des opérations pour l'Inde, particulièrement pour les îles de France et de Bourbon, colonies précieuses et qui nous paraissent sacrifiées : l'ingratitude des affaires de l'Amérique, l'abondance du numéraire et le grand nombre de navires que nous avons de propres au commerce de l'Inde nous faisait désirer qu'il restât libre.

C'était trop tard, Bordeaux n'avait pas voulu profiter de la liberté et c'est quand elle fut abolie que la chambre de cette ville reconnut qu'elle devait être maintenue.

Le 14 octobre 1774, le corps de ville de Lorient, craignant de perdre le privilège de la vente des marchandises provenant de

l'Inde, de la Chine, des îles de France et de Bourbon, présenta aux états de Bretagne le mémoire dont la teneur suit :

Lorient n'était rien avant l'établissement de la compagnie des Indes. En 1738, Louis XV, ayant été informé de la quantité de ses sujets qui se rassemblaient dans ce lieu pour s'y établir, l'érigea en ville. En effet, le nombre de ses habitants montait à plus de quatorze mille, qui trouvaient des ressources dans le commerce de la compagnie des Indes, dont ils dépendaient tous directement ou indirectement. Les ressources y ont été si grandes, qu'on a eu les moyens de se bâtir des maisons honnêtes, au point d'avoir formé depuis trente-six ans une des plus belles villes de la Bretagne.

Tous les habitants de Lorient vivaient dans l'aisance et étaient heureux, lorsqu'en 1769, le commerce de la compagnie des Indes fut suspendu, pour être exploité par des particuliers.

En regrettant la compagnie, par laquelle le sort de tous les habitants de Lorient se trouvait comme assuré, nous sommes bien éloignés de blâmer les négociants qui ont suivi son commerce ; ils méritent au contraire des louanges et la ville de Lorient leur doit de la reconnaissance.

La liberté d'armer dans différents ports du royaume est très préjudiciable aux habitants de Lorient : tous ceux qui avaient rapport à ces armements en ont souffert et en souffrent encore ; il y a de quoi gémir, de voir la quantité de familles que cette révolution a réduit à l'indigence. Que serait-ce donc, s'il était accordé de désarmer dans différents ports du royaume ? Les habitants de Lorient n'auraient plus de ressources, ils se livreraient au désespoir : on verrait bientôt une ville charmante, revenir pour ainsi dire en lande inculte, comme elle était il y a quarante ans.

Si quelque chose pouvait rendre aux particuliers le commerce de l'Inde avantageux, ce serait la bonne intelligence entr'eux ; ce serait un accord qu'on doit envisager comme impossible, à moins que le gouvernement n'y préside. Il est sûr que le commerce de l'Inde demande cet accord, que toutes les autres branches du commerce n'exigent pas.

Si on fait pour une même partie plus d'armements qu'il n'en faut, pour le débouché et la consommation ordinaire de la France, on s'exposera à faire de bien mauvaises affaires ; nous n'en aurons que trop tôt des exemples. Mais comment les éviter ? Il n'est pas naturel qu'un armateur communique ses projets à un autre ; de sorte qu'on destine pour une même partie beaucoup plus de vaisseaux qu'il n'en faudrait. S'il n'est pas encore résulté de grands inconvénients de ces armements forcés en quantité, on ne tardera pas à en ressentir les plus funestes effets ; mais si, joint à cela, on est libre de désarmer et de faire les ventes dans plusieurs ports du royaume, tout est perdu pour le commerce de l'Inde : les armateurs, ou plutôt les intéressés aux armements, seront bientôt ruinés. Cette solution est incompatible avec les intérêts des armateurs honnêtes ; voilà pourquoi il est inconcevable qu'il s'en trouve qui désirent cette liberté du désarmement ; ce qu'il y a

de vrai, c'est qu'on ne peut porter sur leur compte qu'un jugement désavantageux.

S'il était permis de faire les ventes des marchandises des Indes dans différents ports du royaume, il n'existerait plus la moindre intelligence entre les armateurs; au contraire, ils seraient concurrents les uns des autres. Il est vrai que la concurrence, dans presque toutes les branches du commerce, est l'aiguillon de l'émulation et de l'industrie, et tourne au profit de l'Etat; mais il faut en excepter le commerce de l'Inde, parce que le débouché et la consommation des marchandises qui en proviennent ont des bornes connues.

Si on suppose, par exemple, qu'il ne faille pour le débouché et la consommation ordinaire et annuelle de la France, que quatre cargaisons de la Chine d'environ 1,000 tonneaux chacune, quatre cargaisons du Bengale d'environ 600 tonneaux chacune, trois cargaisons de la côte de Coromandel d'environ 900 à 1,000 tonneaux chacune, ne tournerait-il pas au détriment du commerce et par conséquent à la perte de l'Etat, que des armateurs excédassent cette importation? Quelle meilleure leçon, plus propre à les diriger, à les retenir, à les empêcher de s'écraser, que la réunion des ventes dans un même lieu? Ne virent-ils pas dans un moment, aux ventes qu'ils font à Lorient, le danger d'excéder les bornes de l'importation de chaque article, puisque très souvent, malgré la quantité d'acheteurs qui s'y rassemblent, non seulement des différentes provinces du royaume, mais même de différents royaumes, il reste des marchandises invendues d'une année à l'autre?

Partant du principe incontestable que le débouché et la consommation des marchandises des Indes a des bornes assez étroites; les armateurs des ports, où ils s'imaginent être à portée de vendre des cargaisons entières, ne se trompent-ils pas, puisque dès que la quantité des marchandises serait trop forte, il y aurait toujours, soit dans un port, soit dans un autre, et vraisemblablement dans tous, un défaut de débouché? Et ne résulte-t-il pas que l'intérêt particulier et mal entendu des armateurs, qui demandent pour leur port la liberté d'y vendre les marchandises que leurs vaisseaux apporteraient des Indes, est tout à fait contraire aux intérêts de l'Etat?

La conduite que les armateurs observent ici aux ventes, condamne bien la demande qu'on a pu faire sur la liberté des désarmements; ils y paraissent bien sentir la nécessité de s'entendre entr'eux pour vendre leurs marchandises. Pour le prouver, nous allons exposer ce qui s'y passe.

Toutes les cargaisons de thé, quoique à différents propriétaires, sont confondues sur une même disposition de vente et sont vendues lot par lot alternativement d'un navire et de l'autre. On opère à peu près comme cela pour les autres marchandises, puisque dans une même séance on vend les mêmes articles de différents vaisseaux. L'avantage qui résulte de cette bonne intelligence est bien sensible. Les armateurs évitent par là de vendre peut-être à dix pour cent de moins qu'un autre le même article: cet avan-

tage ne serait-il pas perdu pour eux, si les ventes se faisaient dans différents ports ? N'arriverait-il pas souvent que la Rochelle vendrait à un prix bien différent de Lorient, que Lorient différerait avec Saint-Malo, Saint-Malo avec le Havre ? Mais, de tous les désavantages qu'il y aurait à faire, des ventes des marchandises des Indes dans différents ports du royaume, celui-là est encore le moindre ; il y en a un bien plus grand : ce sont les acheteurs qui manqueraient sûrement aux vendeurs, du moins cette grande concurrence, qui fait le bien des vendeurs. En effet, serait-il possible qu'un négociant fut toute l'année en route pour acheter des marchandises de ville en ville et ne fut jamais chez lui pour les vendre ? Nous devons ici prévenir l'objection que pourraient peut-être faire des armateurs qui n'entendraient sûrement pas le commerce dont ils se mêlent. La voici :

Qu'a-t-on besoin, diront-ils peut-être, d'annoncer des ventes publiques ? Pourquoi ne vendrions-nous pas pendant toute l'année quand l'occasion s'en présente ?

Il y aurait mille bonnes raisons pour détruire cette objection ; mais nous nous contenterons de faire envisager que l'armateur s'exposerait à garder ses marchandises invendues pendant toute l'année et qu'il perdrait le meilleur moyen de vendre, puisque la vente aux enchères a l'avantage de produire le vrai prix des cours, et de consommer effectivement une vente à jours fixes, ce qui est une grande ressource et d'une grande tranquillité.

S'il restait quelques doutes sur la solidité des raisons que nous donnons ici pour prouver que la liberté des désarmements et des ventes dans différents ports est comme impraticable, et serait nuisible au commerce acheteur et vendeur, nous offrons de demander l'avis du commerce acheteur : c'est lui qu'il faut consulter ; nous disons, en général : on ne doit pas craindre qu'il donne un avis contre sa convenance et ce qui lui convient, dans l'objet dont il est question, doit convenir aux armateurs, parce qu'en cela leurs intérêts sont dépendants les uns des autres.

Il est de l'intérêt du commerce en général que les ventes des marchandises des Indes se fassent dans un même lieu. Il ne nous reste plus qu'à prouver que cela convient aussi pour la perception des droits du Roi.

Avec quelle sûreté et quelle facilité le droit d'indult ne se perçoit-il pas à Lorient ? Un seul receveur fait, pour ainsi dire sans frais, cette perception qui est considérable. Les opérations pour les fermes du Roi sont aussi plus sûres dans ce lieu d'entrepôt des marchandises des Indes, que si ces marchandises étaient dispersées çà et là dans le royaume. Les préposés ici des fermiers généraux, qui ne sont continuellement occupés que des mêmes objets, les expédient avec plus de sûreté pour les intérêts des fermiers, qu'on ne pourrait le faire dans tous les bureaux des fermes des autres ports du royaume, où on est occupé de tant d'objets différents.

S'il est prouvé qu'il est de l'intérêt du Roi et du commerce en général, que les désarmements des vaisseaux venant de l'Inde, et les ventes des marchandises qui en proviennent, se fassent dans un même lieu ; quel est

le lieu dans le royaume plus propre à cela que Lorient ? La commodité de son port, ses magasins, les différents ateliers qui y sont établis, tout procure une facilité qui n'existe nulle part, pour les armements, les désarmements, la conservation des marchandises et les ventes. Lorient a cette propriété qui lui est incontestable ; si on n'en profite pas, qu'en fera-t-on ? Le port de cette ville n'est propre qu'au commerce de l'Inde ; il ne peut convenir à autre chose. Ce port n'est point, par sa position et par sa petite rade, fait pour rassembler des forces maritimes, ou du moins bien peu, et le peu qu'on y mettrait, serait en temps de guerre presque toujours inutile par la difficulté de le faire sortir à propos.

Nous croyons avoir prouvé qu'il est indispensable que les désarmements des vaisseaux qui viennent de l'Inde et la vente des marchandises qui en proviennent se fassent dans un même lieu ; que Lorient est le seul lieu propre à ces désarmements et à ces ventes ; qu'il n'est point propre à autre chose et n'a point d'autre ressource : si elle lui était ôtée, le nombre des malheureux s'accroîtrait encore, et les moyens de les secourir seraient perdus pour les habitants charitables, à qui les désarmements et les ventes donnent de l'aisance. L'hôpital de cette ville, qui est l'asile de tant de malheureux, qui n'est soutenu que par les aumônes, et qui participe en quelque chose, suivant la bonne volonté des vendeurs, à un pour mille que les acheteurs donnent pour les pauvres, perdrait toutes ses ressources, nous aurions le malheur de voir tomber cette maison dont nous sommes les administrateurs, de voir périr tant de pauvres honteux dont la ville est remplie et de n'avoir d'autre consolation à leur donner que de mêler nos larmes aux leurs.

Le corps de ville de Lorient soutenait les privilèges qui lui étaient accordés et trouvait bon que tous les négociants du royaume fussent obligés de s'y soumettre, ne voyant que le maintien de leur ville qui, sans les prérogatives dont elle jouissait, eut été anéantie.

Le corps de ville de la Rochelle crut devoir lui répondre par le mémoire ci-après que nous reproduisons en son entier, afin de bien montrer combien les effets d'un régime protecteur étaient contraires au développement des affaires maritimes et commerciales.

Mémoire
du corps de ville de la Rochelle, servant de réponse
à celui de la ville de Lorient.

L'arrêt du conseil du 13 août 1769, qui a suspendu l'exercice du privilège exclusif de la compagnie des Indes et a permis à tous les sujets de négocier librement dans les différentes parties de l'Inde, aurait comblé les vœux du

commerce sans une restriction que des circonstances passagères firent mettre à ce retour à la liberté. Cet arrêt prescrit aux armateurs par l'article V de ne pouvoir faire le retour des vaisseaux et des marchandises que dans le port de Lorient. La ville de Lorient excita sans doute alors l'attention du Souverain, elle avait été choisie pour servir de point de réunion à la compagnie : on crut qu'il était de la justice de ne pas enlever tout à coup à ses habitants un genre de commerce et un moyen de subsister qui ne pouvait pas être à l'instant suppléé par un autre. D'ailleurs, en politique comme en mécanique, les mouvements violents et subits doivent être sagement prévus. Le gouvernement, en adoptant après un siècle d'expérience et des dépenses énormes, le principe de la liberté du commerce, en l'appliquant aux armements, après en avoir fait l'heureux essai sur le commerce des blés, crut devoir faire quelques tentatives avant de s'y livrer en entier ; c'est ainsi que la liberté du commerce des grains n'a pas été tout à coup accordée quoique sentie : la France avait besoin pour jouir des heureux effets de cette liberté d'un ministère qui en connut à fond les principes et les effets, d'un ministre capable de jeter sur cette partie, ce coup d'œil qui saisit les avantages et tous les inconvénients d'un système.

Un autre danger méritait d'être prévu dans la liberté des armements : c'était celui du défaut d'émulation ou de pouvoir dans les ports de France. Tout déposait bien contre les compagnies et contre les privilèges exclusifs. Tout annonçait que l'émulation ne pouvait naître que de la concurrence et que cette concurrence ne pouvait être l'effet que de la liberté. Mais qui pouvait permettre que le commerce qui semblait épuisé dans les principaux ports du royaume, qui y fournissait à peine quelques faibles armements destinés à soutenir le triste débris de notre ancien commerce des colonies, se ranimerait tout à coup, entreprendrait des armements coûteux et ferait des avances longues, considérables et encore incertaines ? Etait-ce surtout de ce port qu'on pouvait espérer voir sortir de pareils armements ? Il ne faut donc plus chercher le motif qui fit prononcer l'article V de l'arrêt de 1769 dans des vues générales ou dans la nécessité absolue et perpétuelle de concentrer toutes les forces particulières qui allaient être employées : mais, on l'aperçoit aisément, dans les circonstances et dans des considérations locales, parce que le port de Lorient ne devait pas être abandonné tout à coup ; conditionnelles, puisqu'il s'agissait d'un essai ; passagères, puisque l'objet proposé une fois rempli, la liberté devait être entière et générale : ajoutons que l'espèce d'incertitude où l'on paraissait être alors sur la vraie utilité de l'application du grand principe de la liberté générale ne permettait que ces sortes d'essais avec condition, avec restriction et sous des modifications.

Le succès a passé les espérances : les différents ports du royaume se sont empressés de donner des marques de leur zèle à seconder les encouragements qu'on leur donnait. Notre port, quoique affaibli qu'il fut par la perte des colonies, a contribué plus qu'aucun autre à montrer au gouvernement

qu'il ne faut au commerce que de la liberté : quelques mois après l'arrêt du conseil, les s[rs] Admyrauld et fils aîné armèrent le **Brisson**. La chambre de commerce et la ville présentèrent des mémoires aux ministres, en 1771, pour obtenir *la dispense de l'exécution de l'article V*. Cette loi, dit-on alors d'une commune voix, *va nécessairement absorber une partie des profits de ces armements ; nos armateurs vont être découragés par l'obligation qu'on leur impose de porter dans des mains étrangères un des fruits les plus réels de leur industrie*. La liberté entière, ajoutait-on, ne peut produire que des effets heureux, elle mettra en mouvement une multitude de manœuvres que la cessation du commerce intérieur laisse oisifs et misérables ; elle fournira à nos négociants des commissions, des instructions, des exemples, des encouragements. Ce commerce lui-même en deviendra plus florissant, plus de mains y seront employées, plus de bourses y seront versées, plus de moyens, plus d'attention, plus de sûreté, plus de commodités devaient accroître ces armements et, par une conséquence toujours nécessaire, les autres branches de commerce vont en sentir les heureux effets. Notre ville entr'autres allait voir rentrer dans son sein ces familles que le défaut de ressources avait éloignées. Ses raffineries allaient au moins servir de magasins, ses ouvriers allaient être occupés. Des considérations aussi pressantes frappèrent sans doute, mais on n'était pas arrivé au moment heureux où le gouvernement devait adopter comme loi générale la liberté indéfinie ; quelques-unes des difficultés prévues existaient encore, les habitants de la ville de Lorient paraissaient encore mériter qu'on leur conservât une ressource ; cette ressouree a été trouvée et la France y a gagné : Lorient est devenu un port de marine royale. Il fallait présenter un crédit national à l'étranger : les entreprises des armateurs particuliers n'étaient pas à cette époque en assez grand nombre pour suppléer à la réunion qui pouvait seule présenter cette masse qui annonçât un commerce des Indes. On croyait encore, vu la petite quantité des armements particuliers, que l'impôt serait plus facilement et plus sûrement perçu dans un port où tout le commerce des Indes serait obligé de se réunir.

Les ministres ne virent dans notre demande que celle d'une exception à la loi générale ; ils répondirent *qu'ils auraient fort désiré pouvoir déférer à ces représentations, mais qu'il n'était pas possible d'excepter les négociants de la Rochelle d'une loi qui leur était commune avec ceux des autres places du royaume*. Ces motifs n'existent plus : le commerce des Indes, entrepris dans ces dernières années dans tous les ports et par les plus riches armateurs, est connu des étrangers ; le crédit national ne peut être présenté avec plus d'avantage : la quantité d'armements qui se fait dans chaque port, paraît mériter que les droits en soient perçus dans chacun de ces ports ; cependant la loi a subsisté, nous avons eu la douleur de voir passer dans un port étranger le fruit des travaux de nos concitoyens.

Les autres places du royaume ont senti le même inconvénient, elles ont toutes ou presque toutes saisi le moment où la liberté rendue au commerce

intérieur annonce assez quels sont les principes actuels du gouvernement. Les négociants de cette ville viennent présenter les mêmes considérations qui ont déjà été mises sous les yeux des ministres : ils y ajoutent sans doute que ce n'est plus une simple exception qu'ils sollicitent, mais le retour à une liberté indéfinie et générale.

Le corps de ville ne peut garder le silence, dans une circonstance si intéressante, chargé de veiller au bien de la commune, il doit plaider avez zèle une cause aussi importante. La communauté de ville de Lorient défend avec chaleur ce privilège qui lui fut accordé et qui lui est sans doute précieux : si elle se fut bornée à faire valoir l'importance dont elle croit que son port doit être à demander au Souverain des ressources et des grâces, les autres villes commerçantes se fussent réunies avec elle pour obtenir l'objet de demandes aussi justes ; mais la communauté de Lorient a cru pouvoir prouver qu'il était nécessaire que tous les armements de l'Inde fussent faits dans le même lieu et que ce même lieu fut précisément son port : les villes commerçantes doivent combattre ce système trop funeste. L'impression du mémoire présenté par la ville de Lorient, nous met à même de connaître les motifs sur lesquels est fondée sa demande et nous facilite une réponse qui sera précise.

Que Lorient ait été fondé pour le commerce des Indes accordé exclusivement à une compagnie ; qu'il se soit enrichi de ce commerce au point de devenir ville et ville assez florissante, il ne faut pas donner ce fait pour événement étonnant et encore moins pour un titre capable d'arrêter ce même commerce, lorsque l'exercice en est permis à tous les sujets.

Chaque ville a eu l'avantage d'être choisie par les premiers négociants qui ont ouvert une branche de commerce. La Rochelle fut l'asile des premiers commerçants du Canada et de la Louisiane, elle avait été, dans des temps plus reculés, celui de tous les principaux commerçants ; jamais cependant elle n'a prétendu, quoique formée et bâtie par le commerce, que les autres villes ne pussent pas partager avec elle l'avantage de sa situation sur l'Océan ; elle a vu Nantes et Bordeaux, situées sur des rivières, s'enrichir à ses côtés de ce même commerce qu'elle avait autrefois réuni dans son sein.

A plus forte raison, lorsque c'est une compagnie qui a affecté un port particulier, ne doit-on pas en tirer de conséquence ; cette compagnie devait avoir un rendez-vous commun, ne devait fréquenter qu'un seul port, comme un seul négociant n'aurait qu'un comptoir.

Cette considération fournissait au contraire des conséquences opposées : vous vous êtes, peut-on dire à la ville de Lorient, enrichie seule d'un commerce qui, appartenant à l'Etat, devait être commun à tous les sujets ; vous avez été le port choisi par une compagnie qui avait établi chez vous ses magasins et ses comptoirs : vous ne devez donc plus envier les modiques portions de cette fortune, que tous les ports de France vont enfin se partager et, puisqu'il n'y a plus de compagnie, plus d'exclusion, chaque négo-

ciant a son port, ses magasins, ses comptoirs, comme la compagnie avait les siens chez vous : ces négociants ont chacun le même pouvoir qu'avait cette compagnie à Lorient.

La liberté du commerce de l'Inde et la suspension du privilège de la compagnie ont dû affecter la ville de Lorient : ses plaintes n'étonneraient pas ; mais, ce qui étonne, c'est la peinture chargée qu'elle fait de sa situation : il est sans doute permis de chercher à toucher, mais il ne faut pas pour y réussir choquer la vraisemblance. D'abord, Lorient n'a point souffert jusqu'ici de la suspension du privilège ; elle a joui par précision d'un privilège bien plus favorable, celui de voir apporter de tous les ports du royaume le produit de tous les travaux et de partager seule le fruit de l'industrie universelle. Lorient d'ailleurs est elle-même ville de commerce : ses habitants, habitués à celui de l'Inde, ont eu la faculté comme tous les autres d'entreprendre ce commerce, et ils ont eu plus de facilités pour le faire avec avantage.

Si ce dernier privilège est enfin enlevé à la ville de Lorient, ne sera-t-elle pas comme les autres villes commerçantes et, plus que les autres villes, dans le cas de partager toutes les branches de commerce et de faire prospérer les fortes avances que le commerce de l'Inde lui a faites.

S'il suffisait de toucher par une situation déplorable, quel avantage n'aurait pas la Rochelle et quel droit n'aurait pas une des plus anciennes villes de commerce, une des mieux situées pour tous les commerces, à demander à partager celui de l'Inde ; lorsque, victime des malheurs de l'Etat, elle s'est vu enlever ses navires, avec les colonies qui formaient sa correspondance.

La ville de Lorient cherche à faire penser que le commerce de l'Inde exige nécessairement un accord. L'expérience a heureusement prouvé le contraire et achèvera de le démontrer.

Les inconvénients que la ville de Lorient s'efforce à faire apercevoir, dans les armements faits par les négociants isolés dans les différents ports du royaume, ne sont pas capables d'alarmer. S'il arrivait que, dans les premiers essais, il se fît trop d'armements pour une même partie, si un commerçant était assez peu soigneux pour risquer sa fortune sans examen, sans spéculation, qu'en arriverait-il de si funeste ? Cette partie de marchandise se vendrait peu avantageusement et la leçon reçue de l'expérience se graverait plus profondément dans l'esprit : de plus, qui est-ce qui causerait cette perte sur cette partie ? Ce serait, sans contredit, moins la trop grande quantité que le rapprochement de toutes ces marchandises dans un même port. La raison seule fait sentir que vingt cargaisons de thé réunies dans un seul port se ruineront réciproquement et que, répandues dans vingt ports différents, elles trouveront des acheteurs parmi ceux qui n'auraient pas fait le voyage de Lorient, et des débouchés dans cette facilité que trouveraient les habitants de tous ces ports de se procurer des marchandises de la première main. Le thé, les épices, les porcelaines ne tiennent pas à

nos premiers besoins ; que de pays qui se privent volontiers de ces commodités procurées par un commerce étranger, par la seule raison qu'il faudrait ou aller chercher au loin ces petites commodités, ou les acheter très chèrement de la seconde et de la troisième main ? Ainsi la liberté écarterait tous les obstacles, assurerait un débit très prompt et très avantageux. S'il n'est point résulté de grands inconvénients de la liberté accordée jusqu'ici, de l'aveu même des défenseurs de la ville de Lorient, il faut qu'ils avouent aussi qu'il en résulterait moins de la liberté entière : au reste, ces inconvénients sont aux risques des armateurs et non à ceux de l'Etat ; ils ne sont pas de la nature de ceux qui peuvent rendre un commerce funeste à ce royaume ; qu'on s'en rapporte sur ce point, à ceux qui y risquent leur fortune.

L'expérience leur a appris quelles sont les précautions qu'exige ce commerce : leur intérêt les rendra toujours clairvoyants sur ce qui peut leur être avantageux ou nuisible.

La concurrence que la ville de Lorient est forcée de regarder comme l'aiguillon de l'émulation dans presque toutes les branches de commerce, pourrait-elle en être la cause destructive dans celui des Indes ? C'est ce que cette ville cherche à faire croire pour son intérêt particulier : quel serait donc le motif de cette exception singulière ? C'est, dit-on, *que le débouché et la consommation des marchandises qui en proviennent ont des bornes connues.* Mais de quel commerce n'en pourrait-on pas dire autant ? Ne peut-on pas borner la consommation et le débouché du café, du sucre pour la France ? N'est-il pas aussi facile de calculer ce que notre nation consomme de ces denrées que de faire le calcul du thé et des épices ? Si le principe proposé est admis, la concurrence dans ce genre de commerce doit donc être anéantie. Voit-on les Hollandais, les Anglais, les Suédois, les Danois borner à un de leurs ports le commerce de nos sels, de nos eaux-de-vie, de nos vins ? Ces denrées de première nécessité sont bien plus susceptibles d'être soumises à une spéculation. Leur consommation et leur débouché ont des bornes très connues ; au contraire, la concurrence est admise chez eux : tous les négociants s'empressent de faire leurs traites et, pour les faire utilement, leur art est employé à calculer sur les temps, sur les circonstances, sur les besoins, sur l'abondance ou la disette.

Faut-il donc rapprocher tous les hommes pour les mettre à même de faire de pareilles opérations ? Est-ce dans le dix-huitième siècle ? Est-ce en France ? Est-ce dans un gouvernement tel que le nôtre que les secours manquent ? Les négociants sont-ils moins éclairés, dans nos ports, qu'ils le sont à Lorient ? Mais, dit-on, ils voient là, dans un moment, le produit des ventes : mais ce résultat peut se connaître autrement : le prix de la marchandise gagne bientôt un niveau commun dans les différents ports ; la correspondance et les papiers publics secondent bientôt les vues toujours actives du commerçant. *Il n'existerait plus la moindre intelligence entre les armateurs, au contraire, ils seraient concurrents les uns des autres* : Ce rai-

sonnement sur lequel s'appuie le plus complaisamment la ville de Lorient est fondé sur l'ignorance présumée du commerce! Croit-elle bien qu'un armateur de la Rochelle ne saura pas quel est à peu près le nombre des armements qui se feront dans les différents ports et quelle sera leur destination? Dans le commerce de la traite de Guinée où la spéculation est bien plus difficile, plus importante, où la marchandise est bien autrement sujette à des bornes très marquées de débouché, voit-on que les armateurs de tous les ports du royaume se jettent en aveugle sur les côtes de l'Afrique? La prospérité de cette branche de commerce entièrement libre est une preuve bien grande du peu de solidité des objections faites par la ville de Lorient.

Quel autre inconvénient pourrait avoir une trop grande importation des marchandises de la Chine, de celles du Bengale et de celles de la côte de Coromandel? Ces marchandises n'étant point de première nécessité, ne peuvent avoir de consommation fixe et de débouché bornés. Les exemples et les hypothèses ne prouvent donc rien de défavorable à la liberté générale: quand même quelques marchandises resteraient invendues: c'est l'affaire particulière du propriétaire et non celle de l'Etat. Qu'on laisse agir le commerçant, il évitera ce qui peut lui nuire: que l'on cesse d'être si inquiet sur le sort de tant de fortunes, ceux qui sont chargés de les gouverner sauront bien prendre les moyens les plus sûrs pour arriver à leur but.

On ne dit donc rien de ce commerce qui ne puisse s'appliquer à tous les autres. Comme il est démontré par l'expérience que, dans les autres branches de commerce, la concurrence et la liberté font la richesse de l'Etat, il faut avouer qu'il en sera de même du commerce des Indes.

L'opération qui se fait à Lorient pour la vente, loin de servir de preuve de ce que la ville de Lorient veut établir, devrait faire sentir l'inconvénient d'une pareille gêne. Les navires accumulés dans un port éloigné du domicile du propriétaire ne pourraient se dégager qu'après un très long séjour, si on n'y eut prévu par un parti qu'a dicté la nécessité commune : pour sortir plus tôt de cet embarras, il a été convenu de vendre les mêmes articles. Mais qui fait alors la loi ? C'est l'acheteur : la concurrence n'existe plus, la mauvaise marchandise passe comme la bonne. Si un des armateurs évite par là une perte, un autre a perdu un gain mérité, ses soins ne sont pas récompensés ; de là les mauvais articles qui sont fournis et ensuite quelle justice, quelle égalité? L'armateur de Lorient se trouve retirer autant de sa marchandise que l'armateur de Marseille ou de la Rochelle: qui doit supporter des frais plus considérables. L'acheteur, dira-t-on, ne doit supporter ces frais ; oui, mais si l'acheteur se trouvait dans chacune des places où réside l'armateur, ces frais n'existeraient plus puisque l'acheteur se trouverait dans chacun des ports. *Mais on vendrait à un prix bien différent.* Comme on l'a dit, ce prix serait bientôt réglé. Les différences spécifiques ne pourraient résulter que des valeurs spécifiques des marchandises. N'a-t-on pas l'exemple des sucres, des cafés, des indigos, des autres denrées ?

Un négociant serait-il toute l'année en route pour acheter? Cette question eut à peine été faisable à des peuples qui ne connaîtraient pas le commerce. Les grandes foires furent la première invention des peuples commerçants ; il fallait alors attirer les marchandises et les marchands dans un même lieu, comment faire autrement sans correspondance, sans commissionnaires, sans lettres de change, sans poste, sans crédit, disons même sans bonne foi et sans confiance. Les temps sont heureusement changés, ces nombreuses assemblées sont aujourd'hui regardées comme les restes de l'enfance du commerce : elles sont placées à côté de nos bâtiments gothiques. La bonne foi, regardée comme l'âme du commerce, a produit cette confiance générale qui le soutient. Le négociant absent se fait représenter par le négociant présent : ces services réciproques sont devenus eux-mêmes une branche de commerce qui fait vivre une pépinière de familles et qui attire chez nous l'or des étrangers. Ces commissionnaires agiront pour lesdites espèces et les porcelaines comme ils agissent pour le blé, pour le vin, pour l'or, pour l'argent, pour les denrées de tous les genres.

La ville de Lorient s'est dissimulée cette objection si naturelle, pour s'en faire une qui en approche : *il est inutile d'annoncer des ventes publiques, quand on peut vendre pendant toute l'année.* De mille bonnes raisons qu'elle aurait, dit-elle, pour détruire cette objection, elle se contente de faire envisager que l'armateur s'expose à garder ses marchandises. On lui dira toujours qu'elle est trop attentive au bien des armateurs voisins et ensuite que ce risque n'effraie point ces armateurs.

Cette objection même donne lieu à une considération de la plus grande importance. Le gouvernement a très évidemment eu l'intention de permettre aux divers armateurs de faire leurs armements dans les ports qui leur sont les plus commodes ; le bien qui semblait résulter de cette liberté d'armer dans les divers ports de France a sans doute flatté et aura paru être un dédommagement des désarmements : il est cependant de fait qu'il n'a pas été encore possible de jouir de cette première liberté. La gêne des désarmements a entraîné nécessairement la gêne des armements. Il est certain et notoire que tous les navires que nos négociants rochelais ont armés jusqu'à ce jour ne l'ont point été dans notre port et l'ont été à Lorient.

La raison de cette funeste singularité se trouve dans l'objection même : *Un négociant peut-il être toujours en route?* Nos armateurs obligés de se trouver à Lorient lors de la vente, ne peuvent pas en même temps veiller à un armement d'une aussi grande importance qui se ferait en même temps dans le port de la Rochelle. On l'oblige de ne rencontrer qu'à Lorient une partie de ce qu'exige cet armement : son navire est déjà rendu dans ce port ; il faut donc y rester et y travailler à l'armement. Voilà donc des fonds considérables qui, non seulement ne produisent rien pour notre ville, pour notre place, pour notre commerce, mais encore ces fonds sont une diminution de la masse de ceux qui devraient servir à enrichir notre patrie. C'est l'ouvrier, le manœuvre, le commissionnaire, le fournisseur de Lorient, qui

profitent du bénéfice de ces armements, tandis que nos manœuvres, nos ouvriers, nos fournisseurs sont dans l'indigence. Ainsi cette liberté accordée pour le bien du commerce en général n'a pu être sentie jusqu'à ce jour qu'à Lorient.

Si la liberté des désarmements était accordée, le négociant libre resterait dans ses magasins, dans ses comptoirs, dans ses ports ; ses navires se construiraient sur ses chantiers, ses armements se feraient dans leurs ports. Notre province y verserait ses productions, les bras de nos malheureux manœuvres seraient employés, nos fournisseurs, nos artisans, nos commissionnaires seraient soutenus. Les fonds d'un Rochelais se verseraient dans sa patrie, qui se ressentirait bientôt d'avoir empêché la sortie de son argent et de l'avoir employé au bien du commerce et du public.

Quant aux intérêts du Roi, on voit bien à quel dessein la ville de Lorient plaide une cause si favorable : mais l'illusion cessera quand on examinera que ce même souverain perçoit des droits dans tous les ports, qu'il y a des bureaux, des commis, des entrepôts, des juges, des tribunaux. Les marchandises des Indes sujettes à un indult réglé, paieront ce droit en cette ville comme à Lorient. Le résultat de ces droits se rendra au trésor royal comme s'il fut sorti de Lorient.

Dire que les opérations de la ferme sont plus sûres à Lorient qu'elles le seraient dans tous les ports, c'est vouloir accuser les fermes comme le commerce ou d'ignorance ou de mauvaise foi.

On prévoyait bien que la ville de Lorient en essayant de prouver que l'accord et l'union sont essentiellement nécessaires pour le commerce de l'Inde, en avançant qu'il y a un genre de commerce où la concurrence serait funeste et qu'il est impossible de faire le commerce du thé, des porcelaines, des épices, autrement qu'en assemblant tous les vendeurs et tous les acheteurs dans un même port, on prévoyait bien, dirons-nous, que cette même ville voulait prouver que c'est le port de Lorient qui est ce lieu unique, ce point central où doivent nécessairement tendre toutes les forces du commerce national.

Si un autre port du royaume situé sur l'Océan au centre des autres ports, choisi par les premiers navigateurs de toutes les contrées, présentant un accès facile, une retraite sûre, un concours d'anciens négociants, le voisinage d'un port du Roi pour le protéger sans lui nuire et de deux îles riches et fréquentées, qui lui servent d'entrepôt et de défense ; si ce port se trouvait au milieu de trois riches provinces dont les productions de tous les genres suffisent à l'approvisionnement de tous les navires les plus nombreux et les plus considérables ; si un pareil port avait attiré l'attention du souverain, s'il avait été choisi pour le rendez-vous de tous les armements de l'Inde, pour le dédommager des pertes immenses qu'il aurait faites et mettre à profit les dépenses que l'on fait pour le réparer, que Lorient dise, si dans ce cas il tiendrait le même langage : Sans choquer les convenances, on peut

assurer qu'alors les défenseurs des habitants de Lorient prendraient le ton de tous les armateurs, crieraient à la liberté et à la concurrence.

La Rochelle est bien éloignée de faire valoir ces avantages pour solliciter un pareil privilège ; elle ne demandera jamais que la liberté.

Quelles raisons peuvent combattre cette prétention si légitime ? Serait-ce donc la grande *commodité du port de Lorient ?* Pourquoi tant craindre si ce port est si commode ? Les armateurs, jaloux de profiter de tous leurs avantages, abandonneront-ils volontairement tant de commodités ? Ne chercheront-ils pas toujours l'avantage le plus grand ? Lorient conservera donc dans son sein, par la seule *commodité*, ces armements qui s'y font aujourd'hui par force ; ce joug sera plus doux et cette chaîne ne chargera personne ; que tous les ports se disputent l'avantage d'offrir plus de commodités aux navires, ce combat utile sera une des causes les plus sûres des progrès de la navigation et des succès du commerce.

Cette commodité du port de Lorient, qui ne serait pas un moyen suffisant pour autoriser l'obligation de le fréquenter exclusivement, n'est pas démontrée ; ce n'est pas la seule commodité du chargement et du déchargement, le voisinage des magasins, la multiplicité des ateliers, la multitude des bras accoutumés à ce genre d'armement qui font la vraie commodité d'un port, tous ces secours sont le produit de l'art, chaque port peut se les procurer, mais ce qui constitue la vraie commodité d'un port, c'est la facilité qu'il offre de sortie et d'entrée, c'est le voisinage de tous les approvisionnements ; or, que l'on consulte tous les marins, tous les armateurs, tous ceux qui ont fréquenté ce port, ils diront tous que les accès de Lorient sont très difficiles et que la sortie n'est ni commode ni même possible pendant des mois entiers : il est constant et reconnu que, pour sortir de Lorient, le navire ne peut profiter que de huit aires de vents, tandis que seize aires de vents facilitent la sortie de notre port. On ne pourra disconvenir que des navires chargés et ayant le plus grand intérêt à partir se soient vus retardés et arrêtés dans ce port si commode où ils n'étaient entrés qu'avec peine. Le voisinage des approvisionnements est encore de la première nécessité ; or, que fournit la Bretagne ? Ce n'est pas le vin, partie très intéressante : que fournissent les environs de Lorient ? Rien de tout ce qui peut former les articles de victuailles : il faut donc que vingt et trente barques parcourent les côtes éloignées, pour rassembler dans ce port ces articles indispensables : il faut autant de petits voyages qui occupent, qui inquiètent, qui épuisent un armateur, qu'un seul des articles retarde tous les autres et l'armement principal. La petite rade de Lorient ne permet point aux navires d'y aller attendre ses dernières provisions : le mémoire auquel on répond avoue lui-même qu'elle est trop petite : il avoue par là quelque chose de plus important : *par sa position,* dit-il, *et par sa petite rade, le port de Lorient n'est point fait pour rassembler des forces maritimes et le peu qu'on y mettrait serait, en temps de guerre, presque toujours inutile, par la difficulté de le faire sortir à propos ;* et serait-ce là un port *commode*

pour rassembler toute une branche de commerce ? Si des *forces maritimes* ne pouvaient sortir de Lorient en *temps de guerre*, à quoi seraient réduits des navires marchands ? Le gouvernement voudrait-il exposer un commerce précieux à être bloqué par les moindres forces et au moindre mouvement de guerre ?

Quant à la *commodité des magasins de Lorient*, elle n'est pas toujours aussi gratuite qu'on le donnerait à entendre. Le Roi perçoit le droit d'indult à raison de l'usage de ces magasins pour les déchargements, et comme on a déjà dit que les chargements étaient une suite de la nécessité des déchargements et qu'ils se faisaient à Lorient, l'armateur est obligé, tandis que ses magasins sont vacants dans sa patrie, de louer à grand frais ceux dont il est obligé de se servir à Lorient. La main-d'œuvre y est aussi très chère, les compagnies royales qui font tout en grand ont accoutumé les manœuvres de Lorient à des gains fort au-dessus de ce qu'ils seraient perçus dans les autres ports : il est à Lorient d'un usage qui est devenu loi, de prendre un tel nombre d'hommes pour telle opération qui n'en exigeait que la moitié ; le commerçant, qui connatt le prix de l'économie dans les détails, est cependant assujetti à des règlements qui ne lui permettent pas de tirer de son activité le prix qu'il en retirerait dans nos ports. C'est là que des concitoyens attendent le moyen de soutenir leur vie et celle de leur famille.

Tout sollicite donc le retour entier à la liberté. La situation de la ville de la Rochelle mériterait seule quelque exception aux règles générales. Elle mérite au moins d'être écoutée favorablement, lorsqu'elle ne sollicite concurremment avec les autres places de commerce que la liberté générale et la cessation d'une gêne qui n'a plus d'objet et qui rendrait inutile tout ce qu'on a déjà fait pour le commerce de l'Inde.

De son côté, la chambre de commerce présenta le mémoire qui suit, sur l'obligation imposée, par l'article V de l'arrêt du 13 août 1769, de faire les retours de l'Inde à Lorient.

« ... Lorsque la compagnie des Indes ne pouvant plus suffire à l'exploitation de son privilège, força le Roi de le suspendre par arrêt de son conseil du 13 août 1769, cette branche importante fut rendue à la liberté ; mais le commerce ne put l'envisager que comme une propriété hors de sa portée et plus faite pour exciter ses vœux que ses efforts. Les retours de l'Inde limités dans le seul port de Lorient rétablissaient l'exclusif que l'arrêt voulait détruire et ne faisaient que changer les privilégiés ; c'était à la fois ouvrir ce commerce et le fermer, et le gouvernement, en faisant un grand pas vers la liberté, revenait sur lui-même et semblait annoncer plutôt des incertitudes, qu'une véritable confiance, dans les principes qui avaient dicté l'arrêt.

» L'expérience, qui seule peut fixer le jugement des hommes, sur les conséquences d'un nouvel ordre des choses dans l'administration, a déjà prononcé sur les avantages que la navigation des Indes a retirés de l'apparence de liberté qui lui a été rendue. Les ventes faites chaque année dans le port de Lorient ont au moins égalé, si même elles n'ont surpassé celles que faisaient la compagnie pendant son privilège, et le royaume et l'étranger ont trouvé les mêmes approvisionnements avec une modération considérable sur le prix de plusieurs articles, en particulier sur les thés et les cafés. Si tels sont déjà les avantages de ce nouveau système, que ne serait-il point permis d'en attendre, si la liberté qui les a produits recevait toute l'extension dont elle est susceptible ? C'est ce qu'on se propose d'examiner dans ce mémoire et d'après quoi le commerce particulier espérera des lumières et de la justice du Roi, de celles de ses ministres, une faveur qu'il n'a cessé de solliciter depuis l'instant où il lui a été permis de prendre quelque essor dans la navigation des Indes.

» On ne mettra point ici en question si la liberté en matière de commerce est utile ou nuisible ? S'il est des cas où elle puisse et doive être restreinte ? Ce serait s'engager dans des discussions déjà suffisamment traitées dans une infinité d'ouvrages qui, par l'importance de l'objet, sont dans les mains de tout le monde. Liberté et protection, voilà les deux grands ressorts du commerce et le résultat de toutes les opinions. Si l'on pouvait s'élever encore contre ces principes, on n'aurait qu'à jeter les yeux sur nos établissements dans le Nouveau-Monde, envisager leur sort sous les différentes compagnies auxquelles ils ont été successivement et exclusivement abandonnés, l'état d'oppression et de langueur où ils étaient réduits, celui d'opulence et de population où ils ont depuis été portés : compagnie d'Occident, compagnie d'Afrique, toutes n'ont existé que pour fournir la preuve de leur insuffisance, et l'histoire des privilèges exclusifs porte en elle-même leur réfutation.

» Ces principes, ces faits incontestables ont servi de base à l'arrêt du conseil du Roi qui a suspendu le privilège de la compagnie des Indes : mais comment dans l'article V du même arrêt, a-t-on pu leur porter atteinte, en rendant le port de Lorient le

centre unique où peuvent aboutir les retours des Indes? Des considérations particulières ont prévalu et on leur a sacrifié de plus grands intérêts ; ici la bienfaisance du Roi, celle de ses ministres ont été intéressées par les réclamations des habitants de Lorient, appuyées des états de la province, et, en suspendant autant par nécessité que par intérêt général le privilège de la compagnie, on l'a conservé et rétabli en faveur des seuls habitants de Lorient. Cette contradiction frappante a échappé, on n'a point senti qu'elle mettait des bornes à ce commerce en écartant toutes les autres places ; qu'il n'était point vraisemblable que des négociants abandonnassent leurs affaires, leurs maisons, pour aller se transplanter dans le port de Lorient ou qu'ils livrassent des opérations importantes à des mains étrangères. On n'a point senti les frais, les retards, les risques de commettre de nouveau, aux hasards de la navigation des vaisseaux, des chargements déjà à l'abri dans un port de relâche. On n'a point senti qu'en rendant au commerce particulier la navigation des Indes, c'était la rendre à l'économie, qui, seule, pouvait la faire prospérer et amener dans nos ports le bon marché à la suite de l'abondance. On a manqué ce but essentiel en le soumettant à des surcharges, à des inconvénients sans nombre. Un négociant calcule, combine tout; lorsqu'il forme une expédition sous ses yeux, tout lui sert à concourir à la plus grande économie ; une infinité d'objets qui ne semblent rien, viennent à son secours et, jusqu'à sa maison, jusqu'à son appartement même, au besoin, il en fait des magasins et des dépôts. Ces ressources de l'industrie tournent à l'avantage du commerce et laissent des bénéfices où les surcharges donnent des dettes. Hors de chez lui tout est frais, tout fait masse dans ses factures et dans ses comptes, et doit être remboursé par la chose même, c'est-à-dire par le consommateur. Ces vices sensibles dans l'arrêt du conseil ont laissé le commerce des Indes loin des progrès qu'il aurait pu faire, et qu'il est aisé d'apprécier par l'importance qu'il a cependant acquis.

» Si le commerce, renfermé dans le cercle de nos besoins, n'avait de rapport qu'avec nous-mêmes, le plus ou le moins de frais seraient indifférents ; ce que le consommateur paierait de plus, ce que le cultivateur, le manufacturier retireraient de

moins, le voiturier de terre et de mer, le manœuvrier en profiteraient, et le résultat serait le même. Mais le commerce est devenu l'objet du système politique de tous les gouvernements : c'est lui qui règle leur balance respective et c'est le plus ou moins d'avantages qu'apporte chacun d'eux dans les marchés de l'Europe, qui fixent les bornes de leurs richesses ; elles seront illimitées pour celui qui pourra y mettre la plus grande économie, l'empire du commerce lui appartiendra toujours et il n'est point besoin de guerres, ni de combats, pour le mettre dans ses mains; cet avantage seul suffit pour anéantir insensiblement ses rivaux, il ne faut que le laisser agir, l'effet est infaillible. C'est principalement au commerce des Indes en France que ces vérités constantes peuvent trouver une salutaire application. On n'ignore point les avantages des Anglais, des Hollandais par l'importation et l'étendue de leurs possessions ; ces branches dirigées chez eux par des compagnies sont nécessairement obstruées par leurs propres surcharges, par l'inconvénient même de l'exclusif. Qu'on donne en France une liberté entière, nous verrons le commerce particulier, par la multiplicité de ses capitaux, de ses relations, de ses agents, attirer à lui une partie de ces avantages, se nourrir de leur propre subsistance et les anéantir peut-être sous le poids de leur régime. Déjà nous avons vu agiter dans le parlement d'Angleterre la liberté du commerce des Indes ; amenons cette révolution par l'exercice de tous nos moyens et forçons nos rivaux, par nos progrès, à imiter notre exemple. Nous aurons du moins joui de tout l'intervalle qu'ils auront mis à nous suivre, de celui qui devra s'écouler encore pour nous atteindre ; et quand il ne sera plus question de combattre, que d'efforts et d'industries ne désespéreront point de la nation française (1).

(1) Ce ne serait point hasarder peut-être, que de dire que le commerce des Indes n'est encore qu'à son berceau ; nous ne le connaissons que par les compagnies qui l'ont exploité et qui ne l'ont connu elles-mêmes que par des commis à gages, qui n'ayant qu'un intérêt éloigné, n'ont vu que peu de choses au delà de leur état, ou des petits moyens qui pouvaient l'améliorer. Quelle différence des agents libres du commerce, qui bien plus multipliés et conduits par un intérêt direct et personnel, sont bien plus efficaces et plus puissants, pénètrent, s'insinuent partout, remontent les richesses jusqu'à leurs sources, les créent pour ainsi dire et ouvrent de nouveaux besoins et de nouvelles consommations. On dit que les Indiens se suffisent à eux-mêmes : en effet, ils ne reçoivent que notre numéraire ; mais les goûts de l'homme sont indéfinissables, laissons à l'intérêt le soin de les deviner ou de les faire naître, et nous verrons peut-être les fruits de notre industrie remplacer en partie notre numéraire et s'échanger avec avantage contre ceux des Indiens. (*Note de l'auteur du mémoire*).

» Le port de Lorient ne saurait prévaloir sur d'aussi grands intérêts ; on ne s'arrêtera point à combattre les raisons spécieuses par lesquelles on a prétendu les affaiblir. La réunion de tous les retours de l'Inde dans un seul port, dans un seul marché, loin d'amener une véritable concurrence, l'écarte, tant d'objets réunis en masse effrayent également le consommateur et le spéculateur, leur en imposent, et rarement obtiennent leur véritable prix : au lieu que, divisés dans les différents ports et mis plus à portée des consommateurs, ils jouissent du besoin, de l'occasion et de toute l'économie des frais, et, lorsqu'il en doit être exportés à l'étranger, associés aux objets particuliers à chaque place, ils y parviennent avec plus de facilité et d'économie et figurent d'autant plus avantageusement dans les marchés de l'Europe. C'est ainsi que toutes les branches se lient, se soutiennent et se favorisent respectivement : c'est une chaîne qui ne saurait trop s'étendre et dont les chaînons déliés ne sauraient être trop ménagés. Vouloir prescrire aux négociants les voies les plus propices pour tirer parti de leurs propriétés, c'est prêcher l'intérêt même ; on peut s'en rapporter à ses calculs, et si réellement les débouchés de Lorient présentent des avantages, ils sauront bien les saisir et les affaires s'y apporteront tout naturellement et d'elles-mêmes. Mais la situation des habitants de Lorient est seule intéressée par dessus tout : on a envisagé que leur malheur présent et on a fermé les yeux sur leurs ressources. Quand il serait vrai qu'il ne leur en restât aucune, il ne serait pas juste de leur en ouvrir au préjudice des autres places et d'un grand commerce, et le gouvernement devrait venir à leur secours par d'autres moyens : mais ils sont loin de cet état de désespoir, ils possèdent un port commode, capable de recevoir les plus grands vaisseaux, pourvu de tous les établissements les plus propres aux opérations maritimes ; ils ont une longue expérience du commerce de l'Inde, des habitudes locales, des relations ouvertes et formées dans toutes les parties : ils ont acquis des capitaux des négociants ; l'un de ces derniers vient même de mériter par l'importance de ses entreprises une distinction honorable et bien capable de faire germer l'émulation parmi les autres. Tant d'avantages doivent nécessairement rendre longtemps le port de Lorient le centre du

commerce de l'Inde et le faire lutter avec succès contre toutes les autres places. Ce sera toujours et de préférence dans ce port que seront adressés les retours particuliers de nos colons ; que seront versés les capitaux étrangers que l'espoir du lucre mettra dans ce commerce où s'habitueront ceux qui voudront l'entreprendre par eux-mêmes ; ceux enfin qu'une fortune acquise dans les Indes ramènera en France, avec le projet de l'étendre, par l'avantage de leurs connaissances et de leur expérience. S'il ne parvient point à se soutenir, à s'accroître par ses ressources, c'est que le commerce manquera à l'industrie ou l'industrie au commerce. Mais le gouvernement a fait assez pour eux : les six années qui se sont écoulées depuis la suspension du privilège de la compagnie et dont ils ont seuls retiré les fruits, ont plus que suffi pour donner à leur ville une consistance capable de se conduire par ses propres forces : il est temps que le gouvernement rende au public des droits qu'il n'a pu abandonner sans préjudicier à ce même public et à lui-même.

» Si chaque ville pouvait prétendre à des avantages particuliers et privilégiés, par des considérations prises dans quelques circonstances, il n'en est point peut-être qui eut plus de droits d'intéresser le gouvernement que celle de la Rochelle, parvenue au plus haut degré d'opulence par l'étendue de son commerce, jusqu'à l'époque de 1756 : la guerre, dont ses rades mêmes ont été longtemps le théâtre, les sacrifices que le retour de la paix a exigés, lui ont enlevé également ses capitaux et ses ressources ; sa marine absolument anéantie ; le Canada passé au pouvoir des Anglais ; la Louisiane, où elle commençait à recréer et à attirer le commerce du Canada, cédée depuis aux Espagnols : tout a semblé réuni pour l'accabler.

» C'est elle aujourd'hui qui, endommagée par tant d'endroits, vient solliciter de pouvoir se réparer dans une branche nouvelle qui occupe déjà plusieurs de ses vaisseaux et de ses négociants, mais dont les progrès sont arrêtés par les entraves que le gouvernement a élevées. Il est douloureux pour tous ses habitants de voir une partie de son industrie et de ses capitaux portés hors de son activité et enrichir des voisins, quand ils ont à lutter contre leurs propres besoins.

» Mais ce tableau trop fidèle n'est appuyé que de l'intérêt général, le commerce de la Rochelle sait que ce doit être la mesure de toutes les résolutions du gouvernement ; c'est d'elle seule aussi qu'il attend le redressement de l'article V de l'arrêt du 13 août 1769, et il l'attend avec d'autant plus de confiance qu'il espère avoir démontré dans cette circonstance, qu'elle s'accorde avec les vues qui peuvent lui être particulières. »

Les réclamations de la chambre de commerce de la Rochelle ne furent point écoutées et MM. Admyrauld et fils aîné cessèrent, à partir de 1774, d'armer à la Rochelle pour l'Inde, sans autre cause connue. C'était une perte énorme pour la ville, après celles de l'abandon du Canada et de la Louisiane ; alors qu'elle espérait pouvoir conserver son importance par son commerce avec l'Inde. Il est à supposer que la maison Admyrauld et fils aîné trouvant trop lourde l'obligation de faire revenir tous leurs vaisseaux armés à la Rochelle au port de Lorient, prit le parti d'avoir un correspondant dans ce dernier port et qu'elle lui confia toutes ses opérations pour l'Inde, se réservant d'armer à la Rochelle ses navires pour les îles françaises de l'Amérique.

Malgré tout, cette maison avait beaucoup fait pour conserver l'importance maritime du port de la Rochelle, et le commerce reconnaissant éleva, le 26 juillet 1781, Pierre-Gabriel Admyrauld, à la position de directeur de la chambre de commerce, choix que le roi approuva (1).

En 1775, les s[rs] Louis Charrier et Gillet fils, de Rochefort, obtinrent du roi la frégate la **Bricolle**, de 700 tx, commandée par le chevalier du Clouard, dont ils firent la déclaration à l'amirauté de la Rochelle, le 14 août de cette année, pour l'île de France.

Cette même année, le s[r] Deferry obtint du roi le vaisseau le **Bordelais**, de 1,200 tx, commandé par Demarnières, qui fut équipé en guerre et marchandises et déclaré à la même amirauté, le 20 novembre 1775, pour les Indes Orientales.

(1) Pierre-Gabriel Admyrauld avait été élu syndic de la chambre de commerce le 23 juin 1763 : il mourut le 16 avril 1782, étant âgé de 59 ans. (Voir la notice biographique publiée sur la famille Admyrauld, insérée dans la *Revue de Saintonge et d'Aunis*, livraison de mars 1899).

En 1776, le 23 avril, les s[rs] Louis Charrier et Gillet fils, de Rochefort, déclarèrent le vaisseau le **Cavaillon**, du port du Havre, à destination des Indes.

Nous ne savons rien de la navigation de ces vaisseaux, mais nous devons dire qu'ils durent être armés et déclarés à la Rochelle, le port de Rochefort n'étant pas encore autorisé à faire des armements pour les colonies de l'Amérique et par suite pour l'Inde, autorisation qui ne lui fut accordée que par arrêt du 22 décembre 1775.

A partir de 1776 et jusqu'en 1781, nous ne relevons à la Rochelle aucune déclaration pour les Indes ; il est à supposer que les armateurs obligés d'effectuer leurs retours à Lorient préférèrent y armer leurs navires.

Il faut bien dire que nous étions à la veille de la déclaration de la guerre qui eut lieu avec l'Angleterre, à l'occasion de l'indépendance des Etats-Unis d'Amérique.

Dès le début de cette guerre, l'Angleterre s'empara de Pondichéry et de quelques comptoirs que la France possédait dans l'Hindoustan.

Le 8 août 1778, l'armée anglaise forte de 24,000 hommes, sous les ordres du major général Munroe, parut devant Pondichéry, en même temps qu'était signalée au large l'escadre du commodore Vernon. M. de Bellecombe était alors gouverneur de la ville, où quelques maisons de commerce venaient de s'y établir et où une activité nouvelle semblait raviver les transactions. Ce fut alors que les Anglais, sans déclaration de guerre, nous prirent Chandernagor et Karikal et qu'ils se présentèrent devant Pondichéry où un combat naval eut lieu entre l'escadre française, commandée par Tronjoly, et l'escadre anglaise, commandée par Vernon. Bien que dans cette première rencontre l'avantage resta aux Français, l'escadre anglaise ayant reçu deux vaisseaux de renfort, le 20 août, elle revint à la charge ; mais Tronjoly, n'osant tenir, se réfugia à l'île de France, abandonnant Pondichéry à la merci des Anglais.

Après une défense bien combinée, de Bellecombe dut rendre la place à la suite d'une capitulation.

Le major-général Munroe rendit compte à lord Weymouth,

principal secrétaire d'état de sa majesté britannique, de ce qui se passa. Sa lettre du 27 octobre 1778 portait ce qui suit :

J'ai l'honneur, milord, d'informer votre seigneurie du succès des troupes de la compagnie des Indes Orientales contre Pondichéry, après un siège de deux mois et dix jours. La ville s'est rendue par capitulation le 17 octobre: ci-joint les termes de la capitulation. Je supplie V. S. de les présenter à S. M. et comme j'ai été assez heureux pour avoir eu l'honneur de commander les troupes qui ont réduit une place d'une telle conséquence pour les établissements anglais dans l'Inde, mon souhait le plus ardent est de voir aujourd'hui ma conduite approuvée par S. M. Comme V. S. pourrait désirer être informée des opérations des troupes durant le siège, j'ai l'honneur de vous en rendre le compte suivant :

Le 8 août, une partie des troupes destinées au siège campèrent sur le Coteau-Rouge, à quatre mille de Pondichéry, mais il se passa jusqu'au 21, avant qu'il y eut un nombre de troupes suffisant pour s'exposer à marcher; ce même jour nous nous emparâmes de Bound-Hedge à une portée de canon de Pondichéry, ce qui ôta toute communication par terre avec la ville. Les 6 et 7 septembre nous ouvrîmes des tranchées au Nord et au Sud de la ville, ayant été décidé de conduire deux attaques à la fois, et le 18 nous fîmes servir nos batteries de 28 grosses pièces d'artillerie et de 27 mortiers; quoique notre feu fut très grand sur la ville, celui de l'ennemi ne l'était pas moins sur nous, depuis la pointe du jour jusqu'au soir; nos batteries alors parurent avoir l'avantage et le feu de la forteresse diminuât considérablement ; les approches étaient continuées avec la plus vive expédition possible, mais la défense opiniâtre de la garnison obligeait d'agir avec précaution, et des pluies considérables retardèrent les ouvrages; une galerie couverte ayant été emportée dans un fossé vers le Sud et la tranchée ayant été ouverte au bastion appelé l'Hôpital, et partie du bastion voisin ayant été détruite, on résolut de passer le fossé au moyen d'un pont de bateau fait à dessein et d'attaquer la place, tandis qu'au Nord nos batteries avaient ruiné un autre bastion et qu'un transport était préparé pour passer des troupes dans le même temps, ce qui devait s'exécuter le 15 octobre avant le jour; mais, dans l'après-midi du 14, les eaux levèrent si fort dans le fossé au Sud, à cause de la pluie des deux ou trois jours précédents, qu'elles pénétrèrent dans la galerie couverte, la rompirent et endommagèrent les bateaux destinés à former le pont : il fallut deux jours pour réparer ce dommage et, le tout étant prêt pour l'assaut, il aurait eu lieu le 17, mais M. de Bellecombe m'envoya une lettre par son aide de camp, M. de Villette, relative à une capitulation qui fut signée par les deux parties le jour suivant. La brave résistance qu'a faite M. de Bellecombe lui fera toujours honneur et, pour la justice que je dois aux troupes que j'ai eu l'honneur de commander, je puis assurer V. S. qu'elles se sont comportées avec la résolution la plus déterminée en toutes occasions. Je suis particulièrement redevable au sir

Edward Vernon et à l'escadre de S. M., qui m'ont donné le plus obligeamment toutes sortes d'assistances durant le siège, et lorsque l'assaut a été résolu, sir Edward Vernon a fait débarquer ses troupes de marine et 200 hommes de mer pour aider à l'attaque.

J'ai l'honneur d'envoyer à V. S. un état des tués et blessés des deux côtés, avec une liste des canons et autres articles pris à Pondichéry.

Cette dépêche sera remise à V. S. par l'enseigne Rumbold, mon aide de camp, que je recommande à V. S. comme un jeune homme de mérite : il emporte avec lui le pavillon de Pondichéry, pour avoir l'honneur de le mettre aux pieds de Sa Majesté. Signé : Hector Munroe.

Suivant les termes de la capitulation, il était accordé à la garnison, en raison de sa brave défense de la place, qui méritait toutes sortes d'honneur, de sortir par la porte Welenore, avec les honneurs de la guerre. Elle devait déposer, sur les glacis de la place, leurs armes avec les tambours, canons et mortiers. Les officiers, en général, pouvaient conserver leurs armes, et le régiment de Pondichéry, au désir de M. de Bellecombe, pouvait garder ses drapeaux. Tous les officiers et soldats européens devaient se rendre à Madras, où le gouvernement de ce pays leur procurerait des vaisseaux pour les transporter en France. Les propriétaires du vaisseau le **Brisson** pouvaient l'expédier à l'île de France, avec passagers et marchandises.

Ces conditions de l'acte de capitulation montrent bien combien la défense de la place fut honorable pour les Français. Les Anglais, voulant régner sans rivaux européens à Pondichéry, facilitèrent le départ de tous ceux qui s'y trouvaient et accordèrent leur embarquement à bord du **Brisson**, ainsi que de leurs marchandises.

Nous avons déjà vu que ce navire qui appartenait à la maison de la Rochelle, Admyrauld et fils aîné, avait fait tout d'abord son armement à la Rochelle pour l'île Bourbon, mais que, par suite des difficultés de retour, ses armateurs avaient été forcés de faire leurs armements à Lorient. Les calendriers des armateurs des années 1777, 1779, 1781, portent que le navire le **Brisson**, capitaine Jacques-Jacob Dechézeaux, était à la mer ; or n'ayant pas été armé à la Rochelle, nous devons supposer que c'est de Lorient qu'il partit pour l'Inde, où il se trouvait lors de la capitulation de Pondichéry, ce qui dût permettre au capitaine Dechézeaux de

conduire à l'île de France tous les Français qui ne voulurent pas rester sous la domination anglaise. Les mêmes calendriers de 1782, 1783, 1784, portent que ce navire était commandé par le capitaine Foucault.

Le **Brisson**, croyons-nous, fit plusieurs voyages dans l'Inde, d'où il rapporta des marchandises qui furent entreposées à Bourbon et ramenées en France par d'autres navires. On se le rappelle, les îles de France et de Bourbon étaient l'entrepôt des marchandises de l'Inde.

Le capitaine Jacques-Jacob Dechézeaux, commandant le **Brisson**, reçut une épée d'honneur, sur le rapport fait par M. de Bellecombe, pour sa belle conduite pendant le combat du mois d'août 1778 devant Pondichéry et pendant le siège de cette place. Ce capitaine joignit son navire, le **Brisson**, à ceux de sa majesté et il fut maltraité au point qu'il fut complètement désemparé, ce qui ne l'empêcha pas de se rendre utile par le zèle et l'intelligence de Dechézeaux, bien qu'on lui eut retiré son équipage pour le répartir sur les vaisseaux du roi. A l'aide seulement de son état-major, il embossa le **Brisson** devant l'estacade du Nord où il attira sur lui tout le feu de l'ennemi et il n'abandonna ce poste qu'en cédant au nombre et à la force.

M. de Sartine écrivit le 26 août 1780 à Jacques-Jacob Dechézeaux, pour lui annoncer que le roi l'avait chargé de lui témoigner toute sa satisfaction et que, pour qu'il en existe une marque qui caractérise toute sa valeur, il lui faisait don d'une épée que « j'adresserai incessamment à M. de Bellecombe pour vous la remettre... (1) »

L'amiral Vernon écrivit le 31 octobre 1778 : « qu'étant à l'ancre près de Pondichéry, il aperçut le 21 au matin une voile étrangère rangée dans l'escadre ; il leva l'ancre et lui donna la chasse : à la pointe du jour, il reconnut que ce vaisseau portait le pavillon français, lequel, aux premiers coups de canon qui lui furent tirés par le **Repon** et le **Cheval Marin**, amena son pavillon. Ce vaisseau n'était autre que l'**Aimable-Nanette**, de la Rochelle et de

(1) Voir : *Revue de Saintonge et d'Aunis*, livraison de mars 1899, la lettre de M. de Sartine, dans une notice sur la famille Admyrauld.

Lorient, venant en dernier lieu de Maurice à Pondichéry sur lest. »

La guerre n'était pas déclarée quand Pondichéry fut pris par les Anglais et l'on conçoit la surprise de l'**Aimable-Nanette** de se trouver en rade de Pondichéry au milieu de l'escadre anglaise. Ce vaisseau qui avait été armé à Lorient par la maison Admyrauld et fils aîné, de la Rochelle, était de 800 tx, et commandé par Bertaud.

Le capitaine de vaisseau d'Orves, à la tête de quelques vaisseaux et frégates, fit, vers la fin de 1780, une courte apparition sur la côte de Coromandel, mais il revint promptement à l'île de France. Son escadre y végéta par l'incurie de de Sartine, qui laissa cette station lointaine absolument dépourvue de personnel et d'approvisionnements, absorbé qu'il était par les besoins de la défense sur les côtes de France et en Amérique.

Le commerce de l'Inde, libre alors, sous la réserve de faire tous les retours à Lorient, était en partie arrêté par la guerre : on ne pouvait penser faire escorter les navires marchands dans des pays si lointains.

Au mois de février 1781, le capitaine de vaisseau de Suffren, qui s'était distingué pendant les guerres de la succession d'Autriche et de Sept-Ans et qui possédait un génie plein d'audace, de persévérance et d'activité, reçut le commandement d'une division navale chargée de sauver la colonie hollandaise du cap de Bonne-Espérance, menacée par les Anglais. Suffren avait passé quelques années de sa jeunesse sur les galères de l'ordre de Malte, dont le grand-maître lui avait conféré la dignité de *commandeur*, et allait bientôt être nommé *bailli*.

Il sortit de Brest le 22 mars 1781, avec des vaisseaux de marche médiocre, retardés encore par un convoi sous son escorte. Il s'agissait, pour lui, de devancer l'escadre anglaise, commandée par Johnstone, en route pour le cap de Bonne-Espérance, et chargée de renforcer celle de l'amiral Hugues dans la mer des Indes. Le hasard voulut qu'obligé de relâcher à l'une des îles du cap Vert, Suffren trouva l'escadre qu'il voulait primer de vitesse. Il alla, avec le vaisseau le **Héros** qu'il montait, mouiller sur la bouée de l'ennemi, en accompagnant sa manœuvre d'une décharge d'ar-

tillerie. Après une heure environ d'une lutte héroïque, presque à portée de pistolet, la flotte française ayant atteint son but put se retirer : l'escadre de Johnstone, tellement maltraitée et occupée à se réparer, se laissa devancer par Suffren, qui arriva à temps au cap de Bonne-Espérance pour préserver ce poste important du danger dont il était menacé, et y déposa une garnison française.

Cette colonie hollandaise était d'une importance extrême pour tous les bâtiments qui se rendaient dans la mer des Indes. Encouragés par ce succès, J. Bourrillon, négociant rochelais, fit partir de la Rochelle son navire le **Baron de Montmorency**, et de Richemond et Garnault, également négociants associés en cette même ville, firent partir les navires l'**Indien** et le **Mars**, tous pour l'île de France. Il n'était pas question d'escorte pour ces bâtiments de commerce dont les capitaines avaient à craindre les Anglais dans ces mers lointaines ; on était à un moment où les îles de France et de Bourbon étaient abandonnées, et l'on peut se demander s'il n'y avait pas témérité à entreprendre un si long voyage sans escorte. Les besoins étaient urgents dans ces îles, entrepôt du commerce de l'Inde et de la Chine, et il devait y avoir beaucoup d'argent à gagner.

Suffren atteignit l'île de France le 25 octobre 1781 et fit sa jonction avec l'escadre de l'amiral d'Orves, plus ancien que lui. La confiance qu'on avait en lui ranima toutes les espérances et loin de se tenir sur la défensive, on ne songea plus qu'à rechercher les Anglais et à les attaquer. Le comte d'Orves fit voile pour la côte de Coromandel où il emmena des troupes de débarquement. Le **Héros**, que montait Suffren, en tête de l'armée, s'empara du vaisseau anglais l'**Hannibal**. Puis le 9 février 1782, le comte d'Orves, malade, mourut. Suffren prit le commandement de l'armée à la satisfaction de tous. La discipline dans l'Inde était loin d'être aussi bien établie que sur les flottes françaises de l'Europe et des Antilles. Il écrivait après son arrivée à l'île de France : « Il règne ici un esprit d'indépendance et de cupidité parmi les subalternes et les chefs, de sorte qu'il est difficile d'espérer qu'on puisse faire quelque chose de bien. Ce pays-ci amollit ; il y a une quantité de jolies femmes et une façon de vivre fort agréable. L'on y gagne de l'argent quand on commerce.

Tout cela vaut mieux que faire la guerre. Aussi reste-t-on ici tant qu'on peut... »

Suffren, quoique gêné par la nécessité de veiller sur un convoi de navires transports, chercha à surprendre l'escadre anglaise de l'amiral Hugues, avant qu'elle ait pu trouver un refuge sous les forts de Madras. Malheureusement, il arriva trop tard et dut se diriger vers Pondichéry. Il finit par rencontrer l'ennemi le 17 février 1782 et le contraignit à combattre. Après avoir réduit le vaisseau amiral anglais et un autre, la flotte anglaise fit voile vers Trinquemale afin de se réparer, alors que Suffren, maître de ses mouvements, alla à Porto-Novo y débarquer les troupes qu'il convoyait.

Il remit à la voile, après avoir vainement essayé de décider le chef de nos troupes de terre à attaquer la place ennemie de Négapatam, puis il se mit à la recherche de Hugues, qu'il rencontra le 12 avril 1782, dans l'Est de l'île Ceylan. L'action s'engagea et les deux amiraux combattirent à portée de mousqueterie. La proximité de terre, le soir et la brume mirent fin à ce combat acharné et le lendemain l'armée française se trouva mouillée à moins d'une lieue de celle des ennemis qui craignaient d'avoir à soutenir une nouvelle attaque dans l'état délabré où se trouvaient leurs vaisseaux.

Le 19 avril, Suffren offrit vainement le combat à son adversaire embossé dans une position où il eut été téméraire de l'attaquer : Hugues ne bougea pas. Il se rendit alors à Batecalo, petit port de l'île Ceylan, où il trouva l'ordre de retourner à l'île de France et de n'en repartir pour les côtes de l'Hindoustan, qu'après avoir pris sous son escorte des troupes venues de France avec le lieutenant-général de Bussy, nommé au commandement en chef de nos forces de terre et de mer dans l'Inde. Aussitôt Suffren s'empressa d'écrire à M. le vicomte de Souillac, capitaine de vaisseau, gouverneur général des îles de France et de Bourbon : « L'exécution de cet ordre nous ferait perdre six mois : je prends le parti de rester à regret parce que, bien qu'il soit le seul bon, comme il ne sera du goût de personne, je serai désapprouvé par tout le monde. » Le parti courageux pris par Suffren sauva l'Inde.

Le 6 juillet 1782, il rencontra Hugues non loin de Négapatam où eut lieu un nouveau combat, terrible cette fois; mais dans lequel il eut l'avantage de mettre l'armée anglaise dans la nécessité de s'éloigner et de se rendre à Madras pour se réparer.

C'est dans ce combat que Jacques Vivier, écuyer, seigneur du Nolleau, premier lieutenant au régiment d'Austrasie, embarqué à bord du vaisseau le **Héros**, commandé par Suffren, fut tué. Jacques Vivier était un Rochelais (1).

Ce fut vers cette époque que Suffren apprit sa nomination au grade de chef d'escadre et son élévation à la dignité de bailli dans l'ordre de Malte.

Le bailli de Suffren, après avoir forcé les Anglais à se retirer, devint maître de protéger l'arrivée de renforts attendus de l'île de France. Une fois en possession du convoi attendu, il fit ses dispositions pour attaquer Trinquemale, poste bien plus important que Négapatam. Le 30 août 1782, Suffren put faire savoir au marquis de Bussy, le même qui s'était rendu célèbre comme lieutenant de Dupleix, que la garnison anglaise de Trinquemale avait capitulé, que celle d'Ostembourg en avait fait autant le lendemain, et que, par suite, un excellent mouillage était assuré, dans la mer des Indes, aux vaisseaux français.

Sur ces entrefaites, l'escadre anglaise reparut et un nouveau combat eut lieu, terrible encore, où le vaisseau amiral le **Héros** courut les plus grands dangers. L'armée anglaise, qui avait également considérablement souffert, cessa le combat à la nuit et se retira vers Madras, tandis que Suffren mit une activité si grande à se réparer qu'en moins de quinze jours il put reprendre la mer.

Il conduisit secrètement ses vaisseaux dans la baie d'Achem (île de Sumatra), attendant l'arrivée prochaine de nouveaux renforts qui devaient lui être amenés par le lieutenant général de Bussy. De son côté, l'escadre de l'amiral Hugues s'était augmentée de quelques vaisseaux, après avoir hiverné à Bombay, lorsque Suffren apprit que le commandant en chef d'une petite armée

(1) Voir la notice sur la famille Vivier, par E. G., publiée dans le tome XVIII[e] des *Archives de la Saintonge et de l'Aunis*.

s'était laissé enfermer dans Goudelour et s'y trouvait pressé par terre et par mer. Cette armée semblait destinée à une capitulation prochaine. A cette nouvelle, Suffren n'hésita pas. Le 14 juin 1783, ses vaisseaux se présentèrent devant Goudelour, où étaient mouillés ceux de Hugues. Pendant quelques jours on manœuvra des deux côtés : Suffren le fit avec tant d'habileté qu'il réussit à prendre la place de son adversaire sous les murs de la ville assiégée, y embarqua des soldats pour compléter ses équipages, puis courut au combat, le 20 juin. Cette fois, l'escadre française, débarrassée de plusieurs officiers frondeurs ou timorés, se battit très bien.

Après plusieurs heures d'une lutte à courte portée, pendant laquelle les Anglais ne cessèrent de plier, la nuit sépara les combattants. Hugues alla réparer ses avaries à Madras, et Goudelour et notre petite armée échappèrent aux Anglais. Quand Suffren y débarqua, salué par les acclamations de tous : « Messieurs, » dit de Bussy à ses officiers, « voilà notre sauveur ! »

Huit jours à peine après, la nouvelle de la paix conclue entre la France et l'Angleterre parvint sur les côtes de l'Hindoustan, apportée par une frégate anglaise. Les préliminaires de la paix avaient été signés à Versailles le 9 février 1783.

Le bailli de Suffren put revenir en France où il fut comblé d'honneurs. Une charge de vice-amiral fut créée tout exprès pour lui. La faveur publique ne l'abandonna pas jusqu'à sa mort, arrivée à Paris le 8 décembre 1788, blessé mortellement en duel à Versailles. Il était né le 13 juillet 1726 à Saint-Cannat (Bouches-du-Rhône). Ce fut une grande perte pour la marine et pour la France.

A partir de 1781 et malgré la guerre avec les Anglais, le port de la Rochelle reprit ses expéditions pour les îles de France et de Bourbon, ainsi que pour les Indes. Les registres de l'amirauté nous permettent de donner les noms des navires armés et ceux des armateurs. On trouve : En 1781, le **Baron de Montmorency**, de 263 tx, capitaine Crassous, armateur J. Bourrillon, l'**Indien**, de 40 tx, capitaine Vernet, et le **Mars**, de 300 tx, armateurs de Richemond et Garnault ; en 1782, la **Créole**, de 80 tx,

capitaine Jean Robin, armateurs Fleuriau frères et P. Thouron (1); en 1783, l'**Heureux**, de 140 tx, capitaine Kat, armateur J.-B. Nairac, la **Johanna-Cécilia**, de 260 tx, navire de Trieste, armateurs de Richemond et Garnault, la **Jolie Henriette de Ribeaucourt**, de 700 tx, navire de Trieste, armateurs Emmanuel et Nicolas Weis et fils, le **Bonhomme Richard**, de 560 tx, capitaine Quenet, armateur J. Lanusse (2) ; en 1784, l'**Insulaire**, de 220 tx, capitaine John-Otton Webb, armateur de Missy fils, et les **Deux-Maries**, de 300 tx, capitaine Daniel Savary, armateurs Fleuriau frères et P. Thouron.

Par arrêt de son conseil, en date du 14 avril 1785, sur les instances de de Calonne, le roi, ayant reconnu l'impossibilité des particuliers d'avoir des moyens assez étendus pour soutenir les hasards d'un commerce si éloigné que l'Inde, ainsi que les fortes avances qu'il exige, rétablit une nouvelle compagnie des Indes, stipulant l'obligation des retours à Lorient, et accordant aux armements particuliers, commencés ou en route pour les Indes, un délai de 24 mois pour faire leur retour en ce port.

Les îles de France et de Bourbon n'étaient pas comprises dans le privilège accordé à cette nouvelle compagnie; chaque armateur pouvait approvisionner ces îles, mais les retours en production de leur sol devaient se faire uniquement à Lorient.

Le roi ne trouvait pas le commerce de la France avec les Indes suffisant et voulant l'augmenter y avait envoyé d'office plusieurs bâtiments qui se trouvaient à l'île de France ; il régla ainsi qu'il suit les indemnités dues aux armateurs : 45 livres par tonneau et par mois, jusqu'au mois de mai 1783 que la paix avec l'Angleterre fut connue, puis 175 livres par tonneau et par voyage.

Le privilège accordé à la nouvelle compagnie des Indes n'em-

(1) Nous trouvons aussi, armé en 1782, dans un port autre que celui de la Rochelle, l'**Archiduc**, de 650 tx, capitaine Elie d'Horman, armateurs de Baussay et Thouron, qui se trouvait à l'Ile de France en juin 1784 et qui dut relever pour les Indes, ayant à son bord, pour compte du roi, le chevalier de Vaudoré, lieutenant de vaisseau, avec la négresse libre Clarisse, de Mozambique ; et, pour compte de l'armement, plusieurs passagers. Le capitaine d'Horman mourut en arrivant à Madras, après avoir été à Pondichéry.

(2) En 1783, E.-I et I. Rasteau frères, de la Rochelle, prirent un intérêt de 10,000 livres dans l'armement du navire la **Victoire**, capitaine J. Michel, armé pour les Indes par Marion et Brillantais, de Saint-Malo.

pêcha pas les armements qui continuèrent à avoir lieu à la Rochelle, sans doute avec l'autorisation de la compagnie et à prix d'argent, car ils sont tous faits pour les Indes et non plus pour les îles de France et de Bourbon. Les registres de l'amirauté de la Rochelle nous permettent de signaler comme armés en ce port : En 1785 : l'**Espiègle**, de 130 tx, capitaine Jean Robin, et le **Neptune**, de 240 tx, capitaine Jacques-Alexandre Boutet, tous deux pour les Indes, armateur de Missy fils ; en 1786, l'**Atlas**, de 350 tx, capitaine Pierre Darges-Lalande, pour les Indes, armateur de Missy fils ; en 1787 : le **Neptune**, de 240 tx, capitaine X..., et le **Capitaine Cook**, de 300 tx, capitaine Charles Mariette, tous deux pour les Indes, armateur de Missy fils, et l'**Amitié**, de 200 tx, capitaine Pierre Milleret, pour les Indes, armateurs Jacques Guibert et Lainé, de la Flotte ; en 1788 : la **Revanche**, de 250 tx, capitaine Jean Robin, pour les Indes, armateur Pierre Thouron, le **Nautile**, de 80 tx, capitaine Jean-Henri Knell, et le **Neptune**, de 240 tx, capitaine Gabriel-Jacquelin Desplaune, armateur de Missy fils ; en 1789 : le **Henri IV**, de 500 tx, capitaine John-Otton Webb, pour les Indes, armateur de Missy fils ; en 1790 : la **Revanche**, de 795 tx, capitaine X..., pour la côte de Mozambique, armateur P. Thouron, l'**Alcyon**, de 406 tx, capitaine Gabriel-Jacquelin Desplaune, pour les Indes et Mozambique, armateur de Missy fils, la **Bellone**, de 350 tx, capitaine X..., pour les Indes, armateur Jean-Baptiste Laroche aîné ; en 1791 : le **Henri IV**, de 500 tx, capitaine John-Otton Webb, pour les Indes, armateur de Missy fils (1), l'**Indien**, de 400 tx, pour les Indes, armateur de Baussay ; en 1792 : le **Duc de Normandie**, de 250 tx, pour les Indes, armateur de Baussay, la **Constance-Adèle**, de 160 tx, armateur Jacques-Thomas Latouche.

La chambre de Bordeaux, dans un mémoire adressé le 28 mai 1785 au député du commerce de cette ville, s'exprimait ainsi :

Notre ville jusqu'à présent a fait peu de commerce en Asie ; mais nous

(1) C'est sur ce trois-mâts le **Henri IV** que s'embarqua, en qualité de pilotin, à 12 francs par mois, Victor-Guy Duperré, né à la Rochelle le 20 février 1775 : rentré en France le 24 novembre 1792, il passa au service de l'Etat, devint baron de l'empire, chevalier de Saint-Louis, grand' croix de la légion d'honneur, ministre de la marine, amiral de France. Il est mort le 2 novembre 1846 et son corps repose au sanctuaire des Invalides. Sa statue a été élevée à la Rochelle, sur le quai qui porte son nom.

avons aujourd'hui au-delà de 40 vaisseaux propres à cette navigation et nous prévoyons que la majeure partie de ces navires est exposée à rester sans emploi. Plusieurs de nos armateurs sont d'opinion que les îles de France et de Bourbon sont sacrifiées à cette nouvelle compagnie ; que la liberté de commerce d'Inde en Inde, qu'on leur laisse, sera nulle par le fait. Plusieurs observent que les armateurs lancés aujourd'hui dans le commerce d'Asie ont près de 20 millions d'employés, en y comprenant la valeur de leurs navires et le montant de l'expédition de Chine ; que le capital de la nouvelle compagnie est insuffisant pour l'entière exploitation de ce commerce ; que le privilège exclusif condamne les îles de France et de Bourbon à rester dans une perpétuelle enfance ; que le capital de la nouvelle compagnie ne répond pas à l'opinion que les Indiens ont toujours eue de la puissance de la France ; que le privilège exclusif en rétrécissant notre commerce ne conserve pas la dignité de notre nation, soit qu'on en considère les effets du côté de la raison de puissance, ou du côté de l'objet mercantile ; qu'il est préjudiciable à la gloire comme aux intérêts de la France ; qu'il la dégrade et l'appauvrit... Vous aurez vu sans doute qu'aussitôt qu'il a paru (*l'arrêt*), toutes les actions ont été soi-disant enlevées ; il n'en a été réservé aucune pour les villes maritimes de France qui ont coopéré, en 1783, à l'expédition pour la Chine. Le ministre des finances nous a tout à fait oubliés ; nous n'avons pas même reçu l'arrêt par le canal de l'administration. Enfin, on ne peut pas nous donner plus de marques d'indifférence et du peu d'intérêt qu'on prend au commerce. Nous vous ajouterons encore que, dans le nombre des douze administrateurs, non seulement nous ne remarquons pas un seul négociant de Marseille, de Bordeaux, de Nantes, de la Rochelle, de Saint-Malo ni du Havre, mais nous n'y voyons pas même trois personnes qui aient des titres connus dans le commerce. Les armateurs se regardent comme sacrifiés aux douze administrateurs : l'enlèvement des actions paraît un accaparement ; car personne ne doute que ce ne soit un jeu d'agioteurs, pour faire surpayer les actions. Les personnes dénommées dans l'arrêt ont répondu à plusieurs de nos négociants, qui, aussitôt la connaissance de l'arrêt, avaient écrit pour souscrire, que les actions gagnaient 6, 7 et 8 %. Nous pensons que la chambre ne peut point rester spectatrice indifférente dans cette circonstance, si les autres chambres inclinent à représenter ; mais elle sera bien aise de savoir leur opinion, avant d'asseoir une délibération à ce sujet, parce qu'elle s'exposerait à se compromettre, si elle était seule à réclamer et que tout le commerce ailleurs restât muet... Si nous en croyons des lettres particulières, cette compagnie n'a pas la confiance du public. On ajoute même que plusieurs des administrateurs se sont retirés et que la place de Marseille, qui a présentement tant en voyage qu'en armement pour l'Inde 14 à 15 vaisseaux, s'était déjà opposée à l'obtention du privilège.

Nous avons déjà eu l'occasion de dire que Bordeaux négligea

complètement le commerce des Indes, mais cela ne l'empêcha pas d'écrire au ministre de la marine, le 5 décembre 1786, contre les privilèges accordés : « L'Inde, cette partie du monde qui attirait depuis la paix tous nos regards, parce que nous ne manquions ni de navires, ni de moyens, ni d'émulation pour y commercer, est pour nous une région perdue pendant 15 ans au moins, et quand désormais elle se présentera à nos yeux sur la carte, nous les détournerons pour verser des larmes. »

Au commencement de l'année 1787, la chambre de Bordeaux était au moment de réclamer la liberté du commerce de l'Inde, lorsqu'elle demanda l'avis des principales chambres intéressées. Celle de la Rochelle déclara se rallier à sa proposition, se disposant à envoyer un député à Paris, mais pour cela elle désirait attendre que la stabilité ministérielle soit revenue.

Calonne, qui était alors contrôleur général, avait pu pendant quelque temps tromper tout le monde sur la détresse du trésor et augmenter les recettes par des emprunts, des anticipations et des édits bursaux que, malgré les remontrances du parlement, il faisait enregistrer d'autorité par le roi. Forcé de convoquer une assemblée des notables, il fut obligé d'avouer un déficit de 112 millions. Tout le monde s'unit contre lui et le 30 avril 1787 il fut destitué.

Dans ce moment, on le conçoit, la chambre de la Rochelle préféra attendre que le calme soit rétabli ; elle formula ses observations, espérant que le ministre, qui avait rétabli la compagnie des Indes et qui voulait soutenir son ouvrage en étouffant le cri de la nation, n'étant plus en place, celle-ci avait perdu son meilleur et peut-être son unique appui. M. de Missy qui avait passé quelque temps dans l'Inde, fut délégué pour soutenir les revendications du commerce rochelais et devait se réunir à MM. Letellier, délégué de Bordeaux ; Michel, député de Nantes ; Godin, député de Lorient.

La chambre de Lille se prononça pour le maintien de la compagnie des Indes et celle de Saint-Malo dit: « Nous ne pensons pas qu'on puisse obtenir la dissolution de cette compagnie : il a sans doute été injuste de la créer ; il le serait peut-être autant de la détruire maintenant. »

Le gouvernement était arrêté, disait-on, par un prêt de 13 millions à l'abbé d'Espagnac, pour soutenir l'agiotage des actions de la compagnie des Indes, valeur qui avait été déposée au trésor royal en ces mêmes actions au prix de 1,560 livres ; mais, à en juger par l'armement du **Dauphin** pour l'Inde, qui avait donné 70 % de bénéfice, le capital s'était accru de 60 %, il pouvait supporter, sans que les propriétaires d'actions perdent sur leurs déboursés, la dépréciation résultant de la liberté du commerce. La compagnie offrait non seulement une somme d'argent pour conserver son privilège, mais même de rembourser les 13 millions tirés du trésor royal.

Cet agioteur était une créature du contrôleur général de Calonne. La déconfiture de l'abbé d'Espagnac et de quelques autres montra à l'état ce que lui coûta les services de son contrôleur général.

Le 20 juillet 1787, la chambre de la Rochelle adressa au ministre le mémoire dont la teneur suit :

« Les chambres et les principales villes de commerce du royaume se sont réunies pour demander la suppression de la nouvelle compagnie des Indes. Elles ont démontré, par des principes généralement reconnus, le tort que cet établissement faisait au commerce. Il serait donc superflu de s'étendre beaucoup sur une question qui paraît aujourd'hui ne devoir plus en faire une. Sans parler des inconvénients résultant des privilèges exclusifs, en ce qu'ils concentrent entre les mains de quelques-uns seulement les avantages que tous devraient partager, on peut dire que la nouvelle compagnie n'aura jamais à beaucoup près des moyens suffisants pour tirer du commerce de l'Inde le même parti qu'en retireront toutes les places du royaume, lorsqu'elles seront admises à le faire.

» Le rétablissement d'une compagnie des Indes qui heurte les intérêts du commerce de la nation est contraire aussi à ceux de sa politique.

Ce n'est pas hasarder une opinion de dire que, dans l'état actuel des choses, le plus ou le moins de consistance et de splendeur d'une compagnie des Indes dépend absolument du nombre plus ou moins considérable de ses possessions, et il faut avouer

que, sous ce regard, la nouvelle compagnie ne doit pas prétendre jouer un rôle qui réponde au rang qu'occupe parmi les puissances de l'Europe, le Monarque de qui elle tient son existence.

» Les malheurs de la guerre nous ont enlevé la plupart de nos comptoirs dans l'Inde. Les établissements qui nous restent ne sont qu'une ombre de ceux des compagnies anglaise et hollandaise qui éclipsent toujours le nôtre, à moins qu'une guerre heureuse ne fit recouvrer à la France des possessions aussi étendues que celles des puissances rivales. Mais la guerre la plus heureuse étant toujours funeste aux peuples qu'elle favorise le plus, ce serait pour la France acheter à trop haut prix les moyens d'augmenter son commerce avec l'Inde. En le laissant livré à une compagnie, il resterait toujours l'inconvénient de l'exclusif, qui ne peut jamais être aussi avantageux au royaume qu'un commerce libre.

» Cette liberté que l'on réclame aujourd'hui peut contribuer à la révolution que l'on s'accorde à désirer, qui est de voir les peuples de l'Asie secouer le joug des Européens, devenir maîtres absolus chez eux et se déterminer enfin à jouir du droit si naturel de ne communiquer que librement avec les autres nations et à ne dépendre d'elles que par ces besoins et ces rapports qui mettent aujourd'hui presque tous les hommes dans une dépendance réciproque sans que la force s'en mêle. C'est assez du penchant qu'ils ont à multiplier leurs jouissances, au moyen de l'échange mutuel des dons que la différence du sol et des climats leur répartit diversement.

» La France, qui a des objets d'échange à fournir aux peuples de l'Asie, ne pourrait que gagner à une semblable révolution. Le gouvernement français est donc intéressé à tout ce qui pourrait la hâter.

» La splendeur des compagnies anglaise et hollandaise n'est qu'apparente. Elles portent en elles un vice qui les ronge et qui peut causer un jour leur ruine. Ce vice, c'est la corruption de leurs agents, qui, plus occupés de leur fortune personnelle que des intérêts de leurs commettants, cherchent à s'approprier les affaires les plus lucratives et à détourner à leur profit des bénéfices qui devraient revenir à ces compagnies.

» Souvent, pour ces agents infidèles, il devient embarrassant de faire passer en Europe le fruit de leur prévarication, et l'on verrait certainement accroître leurs malversations en proportion des moyens qu'ils trouveraient d'envoyer leurs fonds devant eux, impunément et sans risques.

» Cette considération frappante aurait dû militer en faveur de la liberté du commerce de l'Inde, contre les partisans du système contraire. Réduits à n'avoir dans l'Inde que l'ombre d'une compagnie, qui ne peut y faire qu'un très faible commerce, notre intérêt est de chercher à faire descendre les autres puissances à notre niveau. Si, comme on l'a dit plus haut, le commerce clandestin de leurs agents est infiniment préjudiciable aux compagnies d'Angleterre et de Hollande, même dans l'état présent des choses, combien ne le deviendrait-il pas davantage au moyen de nos navires qui, répandus dans tous les ports de cette partie du monde, faciliteraient les opérations de ces agents?

» Sans avoir presque de territoire dans l'Inde, nous trouverions le moyen d'accroître notre navigation et nos bénéfices. Nos vaisseaux en rapporteraient souvent, pour le compte des employés des compagnies étrangères, des retours et des fonds peut-être plus considérables que ceux de ces compagnies mêmes. Minant ainsi sourdement le commerce exclusif des Anglais et des Hollandais, nous mettrions leurs compagnies dans le cas d'abandonner leurs établissements et de s'en tenir avec les peuples de l'Inde à un commerce libre et tel qu'il se fait aujourd'hui entre les différents peuples de l'Europe. »

L'abbé Morellet, littérateur, attaché au parti des philosophes et des économistes, membre de l'académie française, avait fait, de son côté, un mémoire en faveur de la liberté du commerce des Indes. La chambre de Bordeaux écrivit à M. Letellier, son délégué à Paris : « La chambre approuve le cadeau de 6,600 livres offert par les députés des onze chambres de commerce à l'abbé Morellet pour son mémoire. » De plus, elle offrit à cet économiste, pour rétablir sa santé, huit caisses de vin de Laffitte de l'année 1784. L'abbé Morellet avait insinué qu'il préférerait une somme d'argent au cadeau que le commerce bordelais était dans l'intention de lui offrir.

La chambre de Bordeaux était informée, par une lettre de M. Letellier, que l'intendant lui avait fait la confidence que l'affaire de la compagnie des Indes était décidée *in petto* et que le commerce obtiendrait toutes ses demandes.

Cette même chambre, contre l'établissement projeté du papier-monnaie aux îles de France et de Bourbon, écrivit :

Jamais un papier n'est un bon gage pour les particuliers, et, de ce qu'on y a pas une grande confiance, il en résulte : 1° que toutes choses augmentent en raison du danger que l'on court ; 2° que le change est très haut ; 3° que l'Etat ne peut pas s'acquitter exactement, quand le moment en est venu, parce qu'on lui a donné trop peu pour beaucoup ; 4° que les laborieux sont tout à coup appauvris et que plusieurs s'enrichissent sans travail ; 5° que, dans cette appréhension, on resserre son argent et que les affaires languissent en proportion de la défiance.

Puis encore :

Les îles de France et de Bourbon sont faites pour être l'entrepôt des marchandises de l'Inde et de celles de l'Europe ; ce marché, en y admettant toutes les nations, sera sans doute immense... Il n'en est pas de ces îles comme de nos colonies : elles n'offrent point d'objet d'échange, et le régime en doit être différent ; autant nous devons être jaloux des dernières, autant nous devons attirer l'industrie des autres nations dans les premières... La France doit admettre les Etats-Unis dans ses établissements de l'Inde, afin de combattre la prépondérance des Anglais.

Comment concilier ces opinions avec celle émise peu de temps après, quand elle écrivit : « La chambre déplore l'arrêt du 27 mai 1787, permettant l'admission en franchise des étrangers à l'île de France : c'est le dernier coup que le maréchal de Castries a voulu porter au commerce. »

La compagnie n'avait armé pour l'Inde que 10 navires en 1787, 6 en 1788, et elle ne paraissait en préparer que 3 pour 1789, tandis que le commerce en avait fait partir : en 1783, 37 ; en 1784, 33 ; en 1785, époque à laquelle on lui enleva la liberté, il en fit encore partir 21. On voit par là combien le privilège de la compagnie fut nuisible à cette navigation, et encore la compagnie se pourvoyait en Angleterre des vaisseaux dont elle avait besoin.

Tout concourait donc à faire cesser un privilège si nuisible aux intérêts de l'état comme aux particuliers.

Les cahiers des états généraux de 1789 renferment de nombreux vœux tendant à l'abolition des monopoles et privilèges de la compagnie des Indes.

A la Rochelle, M. de Missy, l'un des commissaires chargés de la rédaction des plaintes et doléances du commerce, remit à la chambre de commerce un mémoire intitulé : *Idées et vœux de quelques négociants.* Signé : Thouron, Jouanne de Saint-Martin, Texier frères, de Richemond, portant, article 13 :

Comme nous ne devons pas douter que la sagesse et le patriotisme des états généraux les décident à prononcer entr'autres la suppression de l'odieuse compagnie des Indes, il nous semble aussi qu'ils se porteront sans peine à prononcer en faveur du commerce la liberté de faire venir ses vaisseaux et leur chargement en retour des Indes Orientales, de la Chine et des Iles de France et de Bourbon, dans tel port du royaume qu'il jugera le plus convenable à ses intérêts ; puisqu'on n'oserait nier que l'obligation de les faire arriver et décharger au port de Lorient exclusivement ne soit une gêne intolérable. L'armateur ne fait-il donc pas déjà assez d'avances et de frais, sans l'astreindre encore à payer une commission de vente en pure perte, qui rend ses retours plus onéreux et lui ôte la faculté de choisir lui-même ses acheteurs ? Qu'on n'allègue pas qu'une ancienne habitude réunit ceux-ci aux ventes de Lorient ; l'expérience est la meilleure solution à tous les problèmes de commerce. Les denrées des Indes Orientales se vendent assurément avec autant de facilité, de sûreté et d'avantages, quoique dispersées dans nos divers ports, que si on les accumulait dans un seul. Il en résulte même plus de commodité pour les acheteurs ; les vendeurs sont moins exposés à se trouver forcés, par certaines manœuvres, à lâcher la marchandise à bas prix. Notre vœu est donc, à cet égard, que MM. les députés du tiers insistent sur ce que les états généraux prononcent en faveur de la liberté que nous sollicitons pour les armateurs de faire revenir leurs navires employés au commerce des Indes Orientales, de la Chine et des Iles de France et de Bourbon dans tel port qu'ils jugeront à propos.

Puis la chambre de commerce de la Rochèlle demanda, dans ses souhaits et doléances : « La révocation de l'arrêt du 14 avril 1785 qui a créé une nouvelle compagnie des Indes et l'admission des étrangers dans les îles de France et de Bourbon ; la liberté à tous armateurs pour l'Inde de faire revenir leurs bâtiments dans tels ports qu'ils jugeront à propos et d'y faire entreposer les marchandises de leurs cargaisons qui ne peuvent être vendues dans le royaume. La garantie par les états généraux qu'il ne sera désormais accordé aucun privilège de commerce, dans quelque

partie du monde que ce soit, sans le consentement de la nation... »

Le décret du 3 avril 1790 répondit aux vœux généralement exprimés en supprimant la compagnie des Indes, en dépit des réclamations des administrateurs de la compagnie.

A Bordeaux, on était tellement fier du résultat obtenu, dû au rapport de M. Hernoux, négociant de Saint-Jean de Losne, député du tiers, que la chambre de cette ville écrivit aux députés du commerce : Nous engagerons les armateurs de l'un des premiers vaisseaux expédiés aux Indes à lui donner le nom de Saint-Jean de Losne. Le 1er mai 1790, elle écrivit à M. Hernoux : « Que des armateurs, reconnaissants de l'appui par lui prêté au commerce de l'Inde, avaient donné son nom à l'un des bâtiments qui vont y être expédiés. »

La compagnie des Indes fut reconstituée peu après sous forme de société en commandite, pour une durée de neuf années, à partir de 1791 : elle s'installa à Paris, place Vendôme. Un décret de l'assemblée nationale du 26 juillet 1793 mit un terme à ses opérations. Les magasins furent mis sous scellés et un décret du 17 vendémiaire an II (11 octobre 1793) la supprima définitivement en interdisant à tout négociant de former désormais une société sous ce titre. Le 30 ventôse an II (20 mars 1794), les syndics et directeurs furent mis en prison. Les navires, les marchandises et le numéraire furent confisqués sans scrupule par un gouvernement qui méconnaissait toute idée de justice et les actionnaires durent attendre le retour à un régime d'ordre pour toucher quelques acomptes à l'aide du produit de créances demeurées provisoirement irrecouvrées : la loi du 24 messidor an III (12 juillet 1795) leva les saisies et oppositions faites et les associés furent réintégrés dans leurs droits.

Nous ne pouvons décrire ici les diverses phases de l'existence de cette compagnie, non plus que l'affaire de Fabre d'Eglantine, le député à la convention nationale, accusé d'avoir reçu 100,000 francs de cette compagnie des Indes pour falsifier un décret qui excluait les administrateurs de la liquidation de leurs propres comptes.

Au régime du monopole inauguré au XVII[e] siècle et maintenu la plus grande partie du XVIII[e], succéda le régime de la concurrence commerciale et la liberté de la navigation.

Un pays de libre commerce, une région accessible à tous les industriels, un terrain neutre pour tous les pavillons, voilà ce que devait être l'Inde, pour que l'on put revoir en France des jours de grande prospérité.

On sait que les Anglais, maîtres de Pondichéry, y régnèrent sans rivaux, ce qui réveilla l'énergie des peuplades indigènes qui les assiégèrent et les vainquirent à Bangalore sur la côte de Malabar où l'escadre de Suffren les rejoignit. Ces deux armées allaient agir de concert au moment où la paix de 1783 fut connue.

Nos comptoirs, dans l'Inde, n'étaient plus que des postes commerciaux sans importance militaire. La guerre de la révolution française fut un nouveau prétexte pour les Anglais d'attaquer nos possessions. Trop occupée sur ses frontières, la république ne songea guère à ces mers lointaines. Pondichéry qui n'avait qu'une faible garnison, fut pris par les Anglais en 1793 et sa chute entraîna celle de tous nos comptoirs. A partir de ce jour, notre histoire dans ces parages est tout entière dans l'attitude qu'y prit notre marine : les amiraux Sercey et Linois y ont laissé des souvenirs glorieux. Ce fut à la paix d'Amiens, en 1814, que la France reprit possession de ses colonies indiennes, comme de simples échelles commerciales.

CHAPITRE XI.

La Louisiane. — Sa fondation. — Son commerce. — Sa cession.

La Louisiane fut à différentes reprises l'objet de diverses tentatives de colonisation de la part des Français. Cavelier de la Sale, ou de la Salle, se trouvait à Montréal, où il avait formé un établissement de commerce et de culture, lorsque son zèle lui fit entreprendre de découvrir les bouches du Mississipi, et après avoir rendu compte de son projet au comte de Frontenac, alors gouverneur du Canada, il se rendit en France pour préparer son expédition. Colbert protégeait le commerce et la navigation et il était facile d'intéresser Louis XIV à toutes les entreprises qui présentaient quelque grandeur. Ce monarque fit mettre à la disposition de la Sale le navire, les hommes, les approvisionnements qu'il désirait, et le chevalier de Tonti lui fut associé. Tous les deux partirent de la Rochelle le 14 juillet 1678 : ils arrivèrent à Québec, remontèrent jusqu'au lac Ontario, où la Sale fit mettre en état le fort de Frontenac dont le roi lui avait accordé le commandement. C'était un poste avancé, un lieu d'entrepôt pour le commerce à établir avec les nouvelles régions qu'il allait reconnaître. En août 1679, la Sale s'embarqua, gagna le détroit qui le séparait du lac Huron, parcourut ce nouveau bassin, puis pénétra dans le lac Michigan. Il poursuivit sa navigation vers le Sud, puis il remonta et traversa les hauteurs qui le séparaient de l'une des deux branches de l'Illinois. Il établit des communications avec les naturels, commença la traite des pelleteries dont le privilège exclusif lui était réservé, et fit entreprendre un voyage dans le Haut-Mississipi, avant d'en parcourir lui-même les vallées inférieures. Son but était de multiplier les relations avec le Canada et d'organiser entre les deux pays un commerce facile et régulier.

Les projets de la Sale étaient contrariés par la guerre qui existait entre lès Illinois et les Iroquois. Ces hostilités menaçaient les Français qui avaient à se défier des dispositions des Iroquois, et pour se mettre à l'abri de leurs incursions, il fit ériger le fort Saint-Louis sur une hauteur qui dominait le cours de l'Ilinois. Ces travaux, et les voyages qu'il fallut faire en Canada pour obtenir des levées d'hommes et des moyens de défense, l'occupèrent une année entière. Il s'embarqua ensuite et arriva sur le Mississipi le 2 février 1682, il poursuivit jusqu'au golfe du Mexique le cours de sa navigation, et donna le nom de Louisiane aux vastes contrées qu'arrose le Missisipi.

En remontant ce fleuve pour revenir en Canada, les Français purent se rendre compte des ressources que la Louisiane devait offrir au commerce, à la culture, à la navigation. La connaissance des principales espèces d'animaux intéressa la Sale, qui s'était particulièrement occupé de la traite des pelleteries, et les observations qu'il put recueillir lui firent reconnaître qu'il fallait faire de l'embouchure du Mississipi la principale entrée de la Louisiane, et qu'en arrivant dans cette colonie par le golfe du Mexique, on assurerait des communications plus directes avec la métropole. Le projet de tenter cette expédition maritime fut suivi avec activité. La Sale fit un voyage en France où ses propositions furent accueillies et quatre vaisseaux furent équipés dans ce but : le **Joli**, de 40 canons ; la **Belle**, de six canons, présents du roi ; l'**Aimable**, de 300 tonneaux, appartenant à un armateur de la Rochelle et un petit navire frété pour Saint-Domingue. La Sale s'embarqua avec cinq cents personnes environ, y compris les équipages, parmi lesquelles se trouvaient des Canadiens, des gentilshommes et hauts missionnaires. Cette petite escadre fit voile de la Rochelle le 24 juillet 1684, sous le commandement de Beaujeu, homme vaniteux et jaloux, qui passa devant le Mississipi sans le reconnaître, qui vogua à l'aventure, et qui, le 14 février 1685, se trouva en face de la baie Saint-Bernard (baie de Matagorda), dans le Texas, à 120 lieues du fleuve que l'on cherchait. La Sale prit la résolution désespérée de débarquer son monde en cet endroit et donna l'ordre au capitaine de l'**Aimable** d'entrer dans la baie. Cet officier, faisant

semblant d'obéir, se jeta sur des récifs. Le malheur était d'autant plus grand que ce navire portait les munitions de guerre et les outils (1).

Beaujeu remit à la voile le 14 mars 1685, abandonnant les colons, au nombre d'environ 180, sur la plage inconnue où le hasard les avait conduits. Là les Français se mirent à cultiver la terre et à construire des forts, l'attitude des sauvages devenant menaçante.

Après bien des ennuis en ce pays, la Sale songea à se remettre à la recherche du Mississipi, mais ce fut sans succès. Il ne lui restait plus qu'une ressource, celle de demander de l'aide à la France, par la voie du Canada. En 1687, la Sale résolut d'aller lui-même à l'Illinois avec 16 hommes : le nombre des colons était réduit de 180 à 37. La marche fut pénible et longue et à la suite de querelles parmi les siens, sa mort fut résolue. Frappé mortellement d'un coup de feu à la tête, il expira quelques heures après — 20 mars 1687. — Ainsi finit celui que l'on peut appeler le fondateur du Texas.

Les meurtriers prirent le commandement de cette petite troupe, mais la division ne tarda pas à se mettre entre eux. Après des scènes affreuses, ils se séparèrent : ceux les plus compromis restèrent chez les sauvages, les autres, au nombre de sept, continuèrent leur route vers le fort Saint-Louis des Illinois, où ils n'arrivèrent qu'en septembre.

Pendant ce temps, la petite colonie restée à la baie de Saint-Bernard fut massacrée par les sauvages.

Telle fut l'issue d'une expédition sur laquelle on fondait en France les plus grandes espérances.

Nous avons cru devoir parler de cette expédition, parce qu'elle servit de prélude à celle de Le Moyne d'Iberville dans la Louisiane proprement dite, laquelle hâta l'établissement de ce pays, qui devint si florissant.

(1) Les registres de l'amirauté de la Rochelle (*Etat des vaisseaux en 1684*) indiquent bien l'Aimable, de 150 tonneaux, armateur Jean Massiot, mais ne font pas connaître sa destination. Nous ne saurions assurer qu'il s'agit bien du même navire. Ne figurant plus sur l'état dressé pour 1685, il nous est permis de croire que ce navire est bien celui perdu dans le courant de cette année, dans le Texas.

La fondation de la Louisiane devait être accompagnée de beaucoup de vicissitudes et de malheurs. L'expérience d'un siècle n'avait point éclairé la politique coloniale de la France ; les principes de Colbert furent mis en oubli ; la pauvreté du trésor la livra à un monopole plus dur que celui que l'on a vu peser sur le Canada. La Louisiane reçut une organisation d'un caractère plus commercial qu'agricole. On choisit pendant longtemps des endroits plus favorables au négoce qu'à l'agriculture, et on n'abandonna ce système qu'après avoir éprouvé des pertes irréparables.

La guerre qui termina la paix de Ryswick — 1697 — avait fait oublier à la France, le Texas et la Louisiane ; mais la beauté de ces deux colonies y avait insensiblement attiré plusieurs Canadiens, qui finirent par s'y fixer et par en devenir les premiers fondateurs. Ils s'établirent dans le voisinage des bouches du Mississipi et sur la Mobile, pour trafiquer plus facilement avec les îles françaises. Les Espagnols, qui semblaient regarder l'Amérique comme leur patrimoine exclusif, avaient vu l'entreprise de la Sale d'un œil jaloux ; ils s'empressèrent de s'emparer du pays, pour en éloigner les Français. Ils n'y étaient que depuis peu de temps quand Le Moyne d'Iberville parut.

En 1697, ce navigateur avait proposé au ministère de reprendre le projet sur la Louisiane et d'aller par mer à la découverte de l'entrée du Mississipi. M. de Pontchartrain lui donna deux navires. Le Moyne d'Iberville partit de la Rochelle accompagné de Sauvolle et Le Moyne de Bienville, son frère, en septembre 1698. Il atteignit Saint-Domingue en décembre, quitta cette île le 1er janvier 1699 et le 27 du même mois aperçut les côtes de la Floride. Il passa devant la baie de Pensacola dont les Espagnols lui refusèrent l'entrée, et alla jeter l'ancre dans la baie de la Mobile. De là il navigua vers l'Ouest et, plus heureux que la Sale, trouva enfin, le 2 mars 1699, l'embouchure du Mississipi que l'on cherchait depuis longtemps. Poursuivant sa découverte, Le Moyne d'Iberville entra dans le fleuve, où il fit élever un fort dont il donna le commandement à l'un de ses compagnons et revint en France.

A cette époque, nous étions possesseurs de riches contrées

dans l'Amérique du Nord, et la Louisiane permettait de compter sur de nouvelles et riches ressources. Mais, pour mettre en valeur ce nouveau territoire, il fallait lui donner des habitants. Un grand nombre de religionnaires français qui s'étaient expatriés, après la révocation de l'édit de Nantes, demandèrent l'autorisation de se rendre à la Louisiane, pourvu qu'ils puissent y jouir de la liberté de conscience. L'occasion d'expier un grand acte d'intolérance était favorable ; mais on eut l'impolitique rigueur de s'y refuser, quoiqu'on pût s'éclairer de l'exemple de l'Angleterre, qui devait aux dissidents les progrès de ses établissements dans le Nouveau-Monde.

On peut se rappeler les tentatives faites par Coligny pour établir une colonie au Nord de la Floride, lors des persécutions dirigées en France contre le calvinisme ; le massacre fait par ordre de don Pédro Ménendez de Avilez, commandant pour Philippe II, roi d'Espagne ; l'expédition conduite par Jean Ribaut, de Dieppe, et la vengeance qu'en tira Dominique de Gourgues. Le gouvernement français ne considérait plus que comme de mortels ennemis, ceux qui ne partageaient pas sa croyance. D'autres gouvernements, sans se montrer plus tolérants que la France, suivirent une politique plus éclairée et plus heureuse, en laissant les dissidents peupler leurs colonies. Ils ne virent dans les établissements qu'ils formèrent qu'un accroissement de puissance pour la mère-patrie.

Quand Le Moyne d'Iberville arriva à Paris, il fut nommé chevalier de Saint-Louis et gouverneur général de la Louisiane, colonie pour laquelle il se rembarqua avec des Canadiens. Il arriva en ce pays en janvier 1700. Les sauvages vinrent en cérémonie présenter le calumet de paix au représentant de la France et lui donnèrent des fêtes qui durèrent plusieurs jours.

Le Moyne d'Iberville remonta le Mississipi jusque chez les Natchez où il projeta de bâtir une ville ; après un court séjour, il retourna à Biloxi, où il établit son quartier général. Il avait écrit à Paris que les hommes d'expérience dans les affaires de l'Amérique étaient d'avis que jamais on n'établirait la Louisiane sans en rendre le commerce libre. Le gouvernement pensait tirer de grands avantages de la pêche des perles et de la vente du poil de

bison, que l'on disait propre à être filé comme la laine. Les rapports sur la découverte de mines d'or, d'argent et de cuivre, à l'Ouest du Mississipi, entretenaient les espérances les plus éblouissantes. L'existence de ces mines faisait beaucoup plus de bruit en Europe qu'en Amérique ; elles s'évanouirent comme les illusions qu'elles firent naître.

Pour récompenser les services de Le Moyne d'Iberville, le roi le fit capitaine de frégate et l'envoya à la fin de 1701, dans le golfe du Mexique avec trois bâtiments de guerre, dont l'un était commandé par un de ses frères, Le Moyne de Sérigny, pour travailler à affermir la colonie qu'il avait fondée et empêcher les Anglais de s'y établir. La Mobile devint le chef-lieu de la Louisiane, et Le Moyne de Sérigny et Le Moyne de Bienville furent chargés d'y élever un fort.

Ayant de nouveau traversé la mer en 1702, Le Moyne d'Iberville, atteint de la fièvre jaune et épuisé, proposa au roi d'attaquer les flottes anglaises de la Virginie et de Terre-Neuve. Son plan de campagne adopté, le gouvernement employa ailleurs les forces qu'il devait lui donner. Il conçut un autre projet qu'il se proposait d'exécuter avec trois vaisseaux de guerre, mais il retomba malade. A peine rétabli, il offrit d'aller surprendre la Barbade et d'autres îles occidentales, ainsi que d'enlever les convois des Anglais dans les mers d'Amérique. Il parut dans les Antilles en 1706, mais les anglais s'étaient mis sur leurs gardes, il ne put rien entreprendre : il se rejeta sur l'île de Névis (petites Antilles anglaises) qu'il enleva.

Il remit à la voile pour aller attaquer les flottes de la Virginie et de Terre-Neuve, mais il fut arrêté par la maladie qui amena sa mort. Il expira à la Havane le 9 juillet 1706 (1) terminant, jeune encore, une carrière glorieuse. Sa mort fut une grande perte pour la Louisiane.

(1) Charles-Pierre Le Moyne d'Iberville était né à Montréal (Canada) en 1662; il était fils de Charles Le Moyne de Longueil et de Chateauguay, et de Catherine Primot. Il commença à servir son pays à l'âge de 14 ans, et fit son apprentissage des armes contre les sauvages et les Anglais. Il avait épousé Thérèse Pollet, dont il eut plusieurs enfants. Sa veuve, après sa mort, étant rentrée en France, y épousa le comte de Béthune, lieutenant-général des armées du roi. (Extrait d'une *Notice biographique sur la famille Le Moyne*, dressée et communiquée par M. G. Musset, archiviste paléographe).

Deux ans après la mort de Le Moyne d'Iberville, M. Diron d'Artaguette fut nommé commissaire ordonnateur de la Louisiane. Tout cessa d'y prospérer. Cependant, en Europe, on avait la plus haute idée du pays et l'on espérait que la France était toujours disposée à le soutenir, malgré la guerre désastreuse qu'elle avait à soutenir.

La France devait trouver dans la Louisiane une grande compensation de ses pertes, lorsque, pour dissoudre la ligue générale qui s'était formée contre elle, Louis XIV consentit à abandonner à l'Angleterre, pour la séparer de la coalition, l'Acadie, l'île de Terre-Neuve et les rivages de la baie d'Hudson, conditions ratifiées par le traité d'Utrecht — 1712. — Mais au milieu des embarras de la guerre, elle renonça à faire valoir elle-même les ressources qu'elle devait tirer de la Louisiane, et elle accorda à Crozat le privilège exclusif du commerce de cette colonie, pour une durée de quinze années.

Ce privilège devint préjudiciable aux colons : un commerce sans concurrence faisant renchérir le prix des marchandises expédiées de la métropole, et diminuer les profits qu'ils auraient pu faire sur leurs propres exportations. Les progrès de la population n'étaient pas encouragés par ceux de la culture et Crozat n'envoyait dans cette colonie que fort peu d'habitants. Cette pénurie d'hommes devait être une cause de ruine. La Louisiane avait besoin d'établissements agricoles, et pour en développer la prospérité, il lui fallait un accroissement sensible de population.

La Mobile ne conserva pas longtemps le nom de chef-lieu ; l'île Dauphine, que Le Moyne d'Iberville avait nommé île du Massacre, parce qu'il avait vu des ossements humains épars sur le sol, fut choisie surtout parce qu'elle possédait un bon port.

Louis XIV nomma M. de La Motte-Cadillac, qui s'était distingué au Canada, gouverneur de la Louisiane, en remplacement de M. de Muys, mort en se rendant en Amérique. M. Duclos eut la charge de commissaire ordonnateur à la place de M. d'Artaguette, rentré en France, et l'on établit pour trois ans un conseil supérieur, composé de ces deux fonctionnaires et d'un greffier. Ce conseil, revêtu d'attributions judiciaires pour les affaires civiles et criminelles, devait procéder suivant la coutume de

Paris, reconnue, déjà en Canada, la plus libérale de toutes les coutumes en vigueur dans la mère-patrie.

M. de La Motte-Cadillac débarqua à la Louisiane en 1713. Crozat se l'était associé pour le succès de son négoce. La colonie devint plus que jamais une entreprise commerciale. Le gouverneur se mit à la tête des relations qu'il voulait voir naître avec ses voisins, surtout les Espagnols. Le vice-roi du Mexique, fidèle aux maximes exclusives de son temps et de son pays, s'opposa à tout commerce avec les Français. Pendant ce temps, ce gouverneur envoyait faire la traite chez les Natchez et chez les autres nations du Mississipi, où les agents trouvaient des Anglais, et il s'en suivit des luttes, les Natchez voulant la destruction des Français.

Les espérances fondées par Crozat sur la Louisiane, se dissipèrent peu à peu. Il y avait à peine quatre ans qu'on était en possession du commerce de cette contrée, sans concurrence, que déjà le commerce était anéanti. Précédemment, les habitants de la Mobile et de l'île Dauphine expédiaient des provisions, des bois, des pelleteries aux Espagnols de Pensacola, aux îles de la Martinique, de Saint-Domingue et en France ; ils recevaient en retour les denrées et marchandises dont ils avaient besoin pour leur consommation ou pour le trafic avec les sauvages. Crozat n'y eut pas plus tôt fait connaître son privilège, que cette industrie naissante languit et finit par s'éteindre. Il fut défendu aux habitants d'aller à Pensacola, d'où provenait tout le numéraire de la colonie, et de vendre aucune marchandise à d'autres qu'aux agents de Crozat, qui donnaient les prix qu'ils voulaient. Les prix des pelleteries furent fixés si bas que les chasseurs préférèrent les porter au Canada ou dans les colonies anglaises. Crozat, trompé dans ses espérances d'ouvrir des communications avec le Mexique, remit son privilège plus onéreux que lucratif — 1717. — Le régent le concéda aussitôt à la compagnie d'Occident, à la tête de laquelle se trouvait Law.

La compagnie d'Occident absorba celles du Sénégal et des Indes Occidentales, et prit le nom de compagnie des Indes.

Le gouverneur et le commissaire ordonnateur de la Louisiane

avaient été changés. M. de La Motte-Cadillac avait eu pour successeur M. de l'Espinay, et M. Duclos avait été remplacé par M. Hubert ; mais, peu après, ces deux fonctionnaires eurent un supérieur dans la personne de M. Le Moyne de Bienville, nommé commandant général de tout le pays.

Biloxi était redevenu le chef-lieu de la Louisiane, l'île Dauphine ayant perdu son port par un coup de mer qui en avait fermé l'entrée. Mais on commençait à croire que les bords du Mississipi offraient une situation plus avantageuse pour une capitale et l'on résolut d'aller ouvrir la forêt sur la rive gauche de ce fleuve, dans un endroit où Le Moyne de Bienville jeta en 1718 les fondements d'une ville qui est devenue l'une des plus populeuses et des plus riches du Nouveau Monde. Il lui donna le nom de Nouvelle-Orléans, en l'honneur du régent du royaume.

M. Perrier, ingénieur en chef à la Louisiane, fut chargé de marquer l'enceinte de la nouvelle ville, de déterminer les alignements des rues, ainsi que des terrains convenables aux habitants dans l'enceinte de la ville, sauf aux directeurs généraux à donner des terres au dehors pour être cultivées.

La Louisiane, cédée à la compagnie des Indes en 1717, reçut dès le printemps de 1718, 800 émigrants qui s'embarquèrent à la Rochelle sur trois bâtiments pour aller s'y établir. Mais en 1720 croula l'échafaudage des magnifiques projets de Law, entraînant la ruine de la fortune publique et d'une multitude de particuliers. Le contre-coup de cette ruine financière ébranla profondément cette jeune colonie.

Dès 1717, Le Moyne de Bienville, s'occupa de fonder plusieurs établissements de commerce, notamment ceux de Yasous et de Natchitoches. Le premier tirait son nom de la rivière près de laquelle il était établi, et le second fut installé près de la rivière Rouge. Ces établissements étaient formés dans le but de s'approcher du territoire espagnol, afin de conserver à la France le commerce des sauvages, dont les habitations étaient répandues en grand nombre le long de ces rivières. Aussi, en cette année, la compagnie d'Occident le nomma-t-elle commandant général de toute la province.

En 1718, il prit possession de la baie de Saint-Joseph à cin-

quante lieues à l'Est de l'île Dauphine, assisté par son frère de Châteauguay, laquelle était abandonnée par les Espagnols; mais, sur les protestations de ceux-ci, Bienville abandonna sa conquête.

En 1721-1722, étant chef des directeurs de la compagnie d'Occident, Bienville établit à nouveau son quartier général à Biloxi et y fixa sa résidence.

En 1726, Perrier, lieutenant de vaisseau, vint, au mois d'octobre, remplacer Le Moyne de Bienville rappelé en France. Il trouva la colonie assez tranquille. Cependant, il se formait un orage des plus terribles qui devait l'ébranler sur sa base si fragile.

Des nations indigènes, depuis l'Ohio jusqu'à la mer, firent le complot d'assassiner les Français répandus au milieu d'elles. Les sauvages du Mississipi étaient prêts à prendre les armes contre les Européens. On sait avec quelle inquiète jalousie les colonies anglaises avaient vu les Français s'étendre le long du Saint-Laurent et sur les bords des grands lacs. Cette jalousie n'eut plus de bornes quand elles les virent prendre possession de la vallée du Mississipi. Les Anglais se mirent à inspirer aux sauvages des sentiments de défiance et de haine contre les Français. Ils tramèrent une conspiration qui demanda plusieurs années.

Les Français, ne se doutant de rien, ne songeaient qu'à jouir du calme qui régnait en apparence; les conjurés redoublaient d'attentions, afin d'augmenter leur confiance.

Le jour et l'heure du massacre avaient été fixés. Les sauvages fondirent sur les Français, qui, surpris et sans armes, ne purent résister : ce fut une tuerie générale et bien digne de la sauvagerie de ces indigènes. Le gouverneur, M. Perrier, fut instruit, à la Nouvelle-Orléans, de cette boucherie, le 2 décembre 1729 ; il fit partir aussitôt un officier pour avertir les habitants des rives du Mississipi de se tenir sur leurs gardes, et en même temps pour observer les petites nations éparpillées sur les bords de ce fleuve.

De sévères et justes représailles eurent lieu, mais la France perdit, dans cette conspiration et ses suites, un grand nombre de ses nationaux appelés à faire fructifier cette colonie.

Cette révolution amena la compagnie des Indes à rétrocéder au roi la Louisiane et le pays des Illinois — 1731. — Pour attacher à ses intérêts le gouverneur et l'intendant de la Louisiane, cette compagnie leur accordait des gratifications annuelles et des remises sur les envois de denrées en France. Une telle administration devait mener à la ruine.

A partir du 23 janvier 1731, le commerce fut libre à tous les sujets français ; mais Perrier conserva le gouvernement de la Louisiane.

Nous n'avons pas à revenir sur ce que nous avons dit dans la 3e partie de cet ouvrage, *Marine et Colonies, de 1718 à 1748,* sur les encouragements accordés pour ce commerce, après lesquels M. Rasteau, négociant rochelais, fut le premier qui arma pour cette destination.

Dès que le commerce fut rendu libre à la Louisiane, ce beau pays vit sa population et ses établissements augmenter. La France voulut réaliser le projet formé dans le siècle précédent d'unir le Canada à la Louisiane, dans le but de fermer aux Anglais les pays de l'Ouest et de les retenir sur les bords de la mer Atlantique, mais le manque d'habitants, la vaste étendue des contrées sauvages qui séparaient les deux pays, rendirent ce projet inexécutable.

En 1733, Le Moyne de Bienville eut, pour la seconde fois, le gouvernement de la Louisiane, le roi pensant qu'il saurait mieux qu'un autre rétablir la tranquillité et réduire les sauvages qui se révoltaient. Il arriva en cette colonie en 1734 et, pendant plusieurs années, il soutint avec honneur plusieurs combats contre les sauvages, puis il rentra en France et fixa sa résidence à Paris (1).

(1) Jean-Baptiste Le Moyne de Bienville, douzième enfant de Charles Le Moyne de Longueil et de Châteauguay, et de Catherine Primot, fut baptisé à Montréal (Canada) le 23 février 1680. il prit le nom de Bienville après 1691, époque à laquelle son frère François Le Moyne de Bienville, fut tué par les Iroquois, dans une rencontre sur la côte de Repentigny. Il était encore enfant quand il entra au service du roi (1691) ; pendant huit ans, il servit dans les gardes de la marine et fut embarqué comme officier par ordre de la cour. En 1696, il était à la Rochelle, où il fut témoin, avec son frère de Sérigny, du mariage de son ami Nicolas Esgron, marchand, natif de Québec, qui était en cette ville depuis plusieurs années, avec Marie Buffard, mariage qui fut célébré à l'église Saint-Jean-du-Perrot le 9 janvier 1696. En 1697, il commandait, à l'action du Nord, la seconde batterie, sur le **Pélican**, avec son frère d'Iberville. Ils se battirent contre trois vaisseaux plus forts que les leurs, et, après un combat opiniâtre, ils coulèrent à fond un vaisseau

La guerre de 1744 étant survenue, les Rochelais ne discontinuèrent pas moins leurs expéditions, encouragés par les résultats obtenus depuis 1731. A la paix de 1748, la France sembla vouloir s'occuper de la Louisiane, mais elle était mal renseignée par les administrateurs qu'elle envoyait gouverner cette colonie ; des désordres dans les finances, des émissions de papier-monnaie, ne tardèrent pas à y faire naître l'agiotage et le discrédit.

Quand survint la guerre de Sept-Ans, la Rochelle armait beaucoup de navires pour la Louisiane. Les principales maisons de cette place qui faisaient cette navigation étaient les suivantes : Admyrauld, Jean-Baptiste Audouin, Laurent Beltremieux, E. Bonfils, Louis Denis aîné, Jacques Garesché, Antoine Giraudeau, Denis Goguet, Joseph Lebeuf, Louis Perdriau, Rasteau fils aîné, Michel Rodrigue.

Il est à remarquer que la Louisiane était un pays où toutes les espèces de cultures pouvaient s'établir et en particulier celle du tabac qui, livrée au privilège exclusif de la compagnie, était demeuré dans un état de faiblesse extrême ; tandis que les colonies anglaises, situées à peu près sous le même climat et n'ayant pas un meilleur sol, prenaient un accroissement prodigieux. A la vérité, l'Angleterre mettait à la prospérité de ses colonies des obstacles très grands, mais c'est à la liberté, quoique limitée, qu'elles durent leur accroissement. La variété des institutions politiques et religieuses fut le premier résultat de cette liberté. Les vues de tous ceux qui passèrent en Amérique purent être

de 56 canons, en prirent un de 40, et démâtèrent le troisième qui s'échappa à la faveur de la nuit. Bienville blessé à ce combat en souffrit toute sa vie. Nommé commandant en chef à la Louisiane, après la mort de Sauvole, il s'installa à Biloxi et lutta constamment contre les sauvages, sans recevoir aucun secours de la France. En 1717, il demanda la croix de chevalier de Saint-Louis, ce qui lui fut accordé : il n'avait que 1,200 livres d'appointements et un pour cent sur la valeur des marchandises qui sortaient par le fleuve Saint-Louis, ce qui ne lui rapportait pas plus de 2 pistoles par an : il demanda 2,400 livres par an, ce qui n'était pas exagéré, alors que la compagnie Crozat accordait à M. de L'Espinay, gouverneur, des appointements bien plus considérables, plus une commission de 3 1/2 % et une part de dix tonnes dans les vaisseaux, ainsi qu'à M. Hubert, commissaire ordonnateur, et à M. Artus, commissaire commandant.

On a vu que Bienville fut gouverneur de la Louisiane à deux reprises, puis qu'il rentra en France et qu'il se fixa à Paris. Peu de temps avant sa mort, il fut le parrain de Jean-Baptiste-Joseph Le Moyne de Sérigny, fils de messire Honoré-François-Xavier Le Moyne de Sérigny, écuyer, seigneur de Loire, lieutenant de vaisseau, et de dame Suzanne Queux de Saint-Hilaire (*baptême célébré à l'église de Rochefort, le 9 janvier 1767*). Bienville est mort à Paris, sans descendance, le 7 mars 1767. Son portrait, qui était, il y a quelques années, en la possession des Le Moyne de Sérigny, descendants de ses légataires, a malheureusement disparu, sans qu'on puisse le retrouver. (*Extrait de la notice biographique sur la famille Le Moyne, dressée et communiquée par M. G. Musset, archiviste-paléographe*).

satisfaites et ils réglèrent eux-mêmes leur destinée. Cet accord de principes devint pour tous une cause de bien-être et d'union. Ils restèrent attachés à leur métropole et c'est ainsi que l'Angleterre parvint à fonder son domaine colonial. Nous avons vu qu'en France on pensait et on agissait différemment, en interdisant aux protestants le droit de s'expatrier. Les Anglais admettaient tous les étrangers dans leurs colonies et leur permettaient d'acquérir des droits civils, tout en leur interdisant d'y exercer aucun trafic et de servir de facteurs. Aucune compagnie n'avait de privilège commercial et la franchise individuelle donna rapidement aux relations de l'Angleterre avec ses colonies, une activité que nous, Français, nous n'avons jamais pu égaler.

M. Rasteau fils, armateur rochelais, répondit à diverses questions qui lui étaient posées sur le commerce et particulièrement sur celui de la Louisiane avec la Rochelle ; savoir : si les négociants seraient portés à y faire des établissements pour la culture du tabac, quels encouragements ils demanderaient ; il formula sa réponse ainsi qu'il suit :

Ce fut un négociant de la Rochelle qui envoya le premier à la Louisiane, aussitôt la rétrocession qu'en fit la compagnie des Indes au Roi. Le seul navire négrier qui ait été à la Louisiane fut expédié de la Rochelle. Les Rochelais ont constamment fait, depuis l'époque de sa rétrocession jusqu'à présent, les deux tiers du commerce de cette colonie : même en ne considérant que le nombre des vaisseaux, sans égard à leur grandeur ni à la valeur de leurs chargements. Au reste ce commerce n'occupe que 6 vaisseaux par an, de tous les ports de France, dont 4 de la Rochelle, un desquels de moyenne grandeur, deux petits et une flûte du Roi, suffisent pour apporter à la Rochelle, tous les produits de la colonie, tant en tabac, peaux de chevreuils, qu'indigo. A mesure que la culture de cette teinture augmente, celle du tabac diminue, parce que tous les terrains peuvent, par des travaux, être rendus propres à l'indigo, au lieu que, pour le tabac, il faut des terrains secs et qu'il faut les aller chercher à 60 lieues des bouches de fleuve, c'est-à-dire à 30 lieues au-dessus de la Nouvelle-Orléans, à un poste nommé la Pointe coupée. Il y reste cependant quelques-uns des anciens habitants qui s'occupent, avec peu de nègres, à la culture du tabac ; 200 milliers font à peu près l'objet annuel.

On ne croit pas que ce soit parmi les négociants des ports qu'il faille chercher des cultivateurs de tabac, ce n'est que dans la colonie même qu'on doit espérer en trouver ; c'est peut-être le meilleur temps de s'y prendre, car il y a à la Louisiane des habitants aisés qui, à la vue de quelques encou-

ragements, donneraient des établissements de tabac à exploiter à ceux de leurs enfants qui sont en état de travailler. On dit que c'est le meilleur temps, parce que si on attend que ces habitants se soient enrichis par la culture de l'indigo, il est à craindre qu'eux et leurs enfants ne se détermineront point à s'adonner à autre chose qu'à ce qui leur a procuré une fortune, qu'ils croiront ne pouvoir augmenter qu'en suivant le même objet. L'indigo en est un précieux sans doute, mais il ne procurera jamais une branche de navigation et, au reste, Saint-Domingue et les habitants de la Louisiane en se fortifiant peu à peu, nous en procureront d'assez grande quantité pour que nous soyons en état d'en fournir au reste de l'univers; au lieu que le tabac, étant venu d'une consommation immense, qui s'augmentera encore d'un jour à l'autre, mérite d'autant plus l'attention du ministère que, pour en avoir aujourd'hui, la France paie à l'Angleterre un tribut annuel de 4 millions, et que c'est avec l'argent de la France qu'elle encourage la culture dans ses colonies et qu'elle entretient une marine marchande toujours prête à monter sur ses vaisseaux de guerre, qui, dans un instant, couvrent nos propres mers.

Arrêtons-nous sur cet important article, 4 millions qui sortent de nos mains pour passer entre celles des Anglais: que l'on suppose le tabac qu'ils nous vendent à 25 livres le quintal, quoiqu'ils le donnent à moins; on trouvera qu'ils nous en fournissent 160,000 quintaux; que l'on passe 16 quintaux au tonneau, quoique 15 quintaux nets et moins fassent cet encombrement, ce sera 10,000 tonneaux de navigation que nous procurons à l'Angleterre, qui, à raison de 10 hommes par 100 tonneaux, font 1,000 navigateurs, pour le seul transport des colonies anglaises dans les ports de l'Angleterre, où les tabacs se rechargent sur des bâtiments anglais pour être transportés dans les ports de France, tandis que les premiers navires et les hommes retournent chercher nos besoins. Les Anglais reprennent sur nous une nouvelle navigation de 10,000 tonneaux, qui occupe 1,000 hommes, et c'est ainsi qu'avec notre argent ils élèvent au moins 200 matelots chaque année: combien d'ailleurs leur entretenons-nous par là d'habitants à Virginie et à Maryland et combien en Angleterre de charpentiers et toutes sortes d'ouvriers, pour la construction, les radoubs et les armements. Tel est le tableau des avantages que les Anglais se procurent chaque année pour fournir des tabacs au royaume: ces avantages augmenteront sans doute d'une année à une autre, en raison de la plus grande consommation, à moins que le ministre ne songe promptement au remède.

On le trouvera dans le sol de nos colonies; la Louisiane, en particulier, produira en peu d'années une très grande quantité de tabac, dès qu'on voudra y encourager la culture de cette plante ainsi que son transport en France; encouragements qui ne doivent être à la charge de l'Etat que pour un certain nombre limité d'années: mais il est préalable de faire fournir des nègres aux habitants de cette colonie. Ces trois objets doivent être à la charge de l'Etat. On va en examiner l'importance.

Quant aux nègres, il ne s'agit que d'en faire fournir 1,000 en quatre ans, aux habitants qui cultiveraient le tabac, parce que, après ce temps, ils se trouveraient en état de s'en pourvoir eux-mêmes au prix courant de la colonie : jusque-là, il faudrait leur faire établir le compte, homme et femme, à 1,800 livres payable en tabac au prix courant de chaque récolte et, pour encourager la fourniture à ce prix, il faudrait donner une gratification de 400 livres par couple, payable en France sur les certificats du gouverneur et de l'intendant, en conséquence desquels M. le contrôleur général ferait expédier des ordonnances pour 500 couples ; ci : 200,000 livres. On indiquerait aux habitants le temps du premier envoi, afin qu'ils travaillassent à l'avance à cultiver autant de tabac qu'ils pourraient et, pour les engager à s'y employer avec succès, on les assurerait d'une gratification de 9 sols par livre pendant dix ans ; en supposant que, de la première année à la dernière, du fort au faible, la colonie produise 120,000 quintaux de tabac à 9 sols par livre, cela fera 450,000 livres.

Cette même quantité pour le transport ferait, pour 132,000 quintaux brut à raison de 16 quintaux au tonneau, une gratification, qui ne serait accordée qu'aux navires construits en France ou dans nos colonies, à 30 livres par tonneau ; ci : 247,500 livres.

De ceci il résulte une charge pour l'Etat, savoir : pour les trois premières années de 764,000 livres par an et pendant les sept dernières, du fort au faible, de 697,500 livres par an. Cette charge produirait les plus grands effets : 1° nous tirerions dès les premières années beaucoup moins de tabac des Anglais, qui, au bout de dix ans, ne nous en fourniraient plus et ainsi nous leur ôterions une grande navigation de 10 millions de quintaux et un cabotage de pareille quantité, 2,000 de leurs matelots, et une quantité d'ouvriers maritimes de toutes espèces, devenant inutiles chez eux, viendraient peut-être nous enrichir de leur force et de leur industrie ; leurs colonies de Virginie et de Maryland seraient d'autaut moins cultivées et peut-être encore que par cette raison quelques-uns des habitants de ces deux provinces passeraient à la Louisiane : il est sûr du moins, que dans l'état où nous les mettrions, ils auraient d'autant moins besoin d'aller chercher des nègres en Guinée et qu'ainsi ils nous rendraient cette traite d'autant plus facile, ce qui serait un nouveau moyen d'affaiblir leur navigation ; 2° avec cette dépense on rétrécirait les ressorts de la marine anglaise, en même temps que l'on augmenterait les nôtres ; 3° la répartition de 450,000 livres par an pour la gratification de 9 sols par livre de tabac serait, pour les habitants qui y participeraient, un moyen d'augmenter leurs forces, ce qui les mettrait en état de multiplier leurs occupations ; tandis qu'ils feraient cultiver le tabac, ils feraient en même temps exploiter des bois pour fournir les charpentes dont Saint-Domingue et la Martinique ne cessent d'avoir besoin ; des bois de chêne pour construire ; des bois de cyprès, espèce de sapin d'excellente qualité, pour mâture ; ils engraisseraient des bœufs et des porcs en grande quantité dont ils pourraient faire des salaisons pour

fournir aux autres colonies et même au royaume ; ils cultiveraient du chanvre, du lin, de la cire végétale ; en fouillant même superficiellement la terre, ils trouveraient du plomb en abondance et à ce qu'on assure toutes sortes de métaux ; 4° la gratification de 400 livres par couple de nègres donnerait un empressement indiscible pour fournir pendant trois ans les 500 hommes et 500 femmes nègres dont il s'agit : plusieurs négociants se mettraient en concurrence pour la mériter. Cependant chacune des trois années, elle n'aurait lieu que pour environ 150 couples, qui occasionneraient au moins l'introduction de 300 couples dont l'excédant se fournirait aux autres habitants ; 5° celle de 30 livres par tonneau de tabac donnera l'émulation nécessaire pour la construction de la sorte des navires qu'il faut pour qu'ils passent tous chargés sur la barre du fleuve, tant en montant qu'en descendant. Cette barre se forme par les arbres et les terres que charrie le fleuve et dès qu'il fait des coups de vents de Sud-Est qui viennent du golfe, l'entrée du fleuve se bouche et ne s'ouvre qu'après les coups de vents finis, peu à peu et quelquefois qu'au bout d'un mois, qu'il se trouve huit à dix pieds d'eau dans les passes. Une navigation active remédierait sans doute d'autant mieux à ce grand inconvénient, que plusieurs marins, qui inspecteraient ensemble les progrès de la mer contre le cours des eaux et des matières qui descendent du fleuve, seraient en état d'imaginer les moyens propres à donner aux eaux du fleuve la force nécessaire sur la mer pour que leurs résistances réciproques n'occasionnent pas un si grand dépôt.

La Louisiane mérite la plus grande attention : la qualité de son fertile terroir nous assure d'immenses productions, dès que nous donnerons les moyens de le cultiver, et chaque jour nous fera découvrir en elle de nouvelles ressources. Dans l'état actuel où est sa population, elle n'a besoin que de nègres ; mais bientôt après qu'on lui en aura fournis, elle deviendra un sujet de grande jalousie pour les Anglais et il est à craindre, qu'à mesure qu'ils nous verront opérer pour la tirer de la léthargie où elle est, ils ne se remuent et ne fassent remuer les sauvages pour troubler nos cultures et nos plantations. Nous ne sommes point assez forts en hommes, dans cette colonie, pour nous opposer aux incursions que l'Anglais pourrait y faire avec son peuple nombreux de Virginie, de Maryland et de la Caroline ; mais, si on faisait cesser les raisons qui ont conduit un grand nombre de Français dans ces colonies, la nôtre trouverait par là des forces supérieures qui réduiraient le rival au plus profond silence.

Il doit être pris des précautions sans lesquelles les gratifications indiquées loin d'être des encouragements seraient des moyens de favoriser des fraudes au profit de quelques particuliers, qui ne travailleraient qu'à s'enrichir aux dépens de l'état, en ne faisant que peu pour la colonie. Ces précautions seront bien mieux senties par les personnes qui devront les prendre, qu'on ne pourrait les exprimer ici.

Il est nécessaire de n'admettre aucunes traites pour la fourniture des 500 couples de nègres, ni pour la culture du tabac, ni pour le transport de

cette plante en France. Il faut tout laisser faire à la concurrence, source intarissable de l'émulation ; mais il faut prohiber aux Anglais et à tous autres étrangers l'introduction de quoi que ce soit à la Louisiane et aux habitants tout commerce, même avec leurs propres bâtiments, dans les colonies étrangères, et cela sous les plus griéves peines, tant envers les habitants commerçants que gens en place.

M. Rasteau fils aîné était, de tous les Rochelais, celui le plus à même de répondre à cette question du ministre, car ce fut sa maison qui arma la première pour la Louisiane (1), lorsque le commerce avec cette colonie fut rendu libre. Ayant suivi l'importance des besoins et des ressources de cette colonie, depuis cette époque, il était, plus que tout autre, à même de faire connaître ce qu'il convenait d'adopter pour tirer le meilleur parti de ce pays, et ses renseignements devaient être accueillis avec bien plus de faveur que ceux fournis par les administrateurs envoyés d'Europe pour le gouverner, malgré leurs participations aux affaires commerciales, ce qui pourtant leur était interdit.

Nous avons fait remarquer que les Français, en formant dans la Louisiane leurs premiers établissements, avaient cherché à les lier à ceux du Canada. Voulant assurer davantage les communications des grands lacs avec le Mississipi, ils érigèrent des forts sur le cours de l'Ohio, afin de prévenir les tentatives que d'autres colonies pourraient y former. Les planteurs de la Virginie commençaient à jeter les yeux sur ces contrées ; et comme la culture du tabac épuisait promptement la terre, ils avaient contracté l'habitude d'étendre de proche en proche leurs défrichements, pour avoir à exploiter un sol plus neuf et plus fertile. Lorsque plusieurs d'entre eux furent arrivés au pied des Apalaches, ils essayèrent de les franchir. Il se forma à Londres, en 1749, une association sous le nom de compagnie de l'Ohio, et un intendant fut envoyé pour choisir l'emplacement de cette concession. Mais lorsque le gouvernement du Canada en fut informé, il invita les colonies anglaises à rappeler les planteurs qui s'étaient introduits sur ce territoire et déclara que l'on se saisirait de ceux qui refuseraient de se retirer. Les Anglais n'accédèrent pas à cette

(1) Voir la 3e partie de cet ouvrage, *Marine et Colonies*, de 1718 à 1748.

demande, l'aigreur s'accrut et l'on en vint à des hostilités qui devaient changer la situation politique de cette partie du Nouveau-Monde. C'est au cours de ces hostilités que Jumonville, officier français, fut envoyé en qualité de parlementaire près des Anglais qui le cernèrent et le tuèrent, ainsi que partie de son escorte. Les Français et une nombreuse escorte de guerriers sauvages marchèrent vers le campement des Anglais, sous le commandement du capitaine de Villiers, frère de Jumonville, et forcèrent l'ennemi à capituler.

Ces premières actions devaient être le prélude de bien d'autres sur les bords de l'Ohio, quand survint l'attaque par les Anglais, sur l'Océan, des vaisseaux français l'**Alcide** et le **Lys**. Les hostilités prirent en Amérique de nouveaux développements, et la France en fut réduite à déclarer la guerre à l'Angleterre (1).

La Louisiane subit le sort du Canada sans avoir été conquise. Le traité de paix conclu avec l'Angleterre le 10 février 1763, portait : « Il est convenu qu'à l'avenir les confins entre les Etats de Sa Majesté très chrétienne et ceux de Sa Majesté Britannique, en cette partie du monde, seront irrévocablement fixés par une ligne tirée au milieu du fleuve Mississipi, depuis sa naissance jusqu'à la rivière d'Iberville, et de là, par une ligne tirée au milieu de cette rivière et des lacs Maurepas et Pontchartrain jusqu'à la mer, et à cette fin le Roi très chrétien cède en toute propriété et garantit à Sa Majesté Britannique la rivière et le port de la Mobile et tout ce qu'il possède ou a dû posséder du côté gauche du fleuve Mississipi, à l'exception de la ville de la Nouvelle-Orléans et de l'île dans laquelle elle est située, qui demeureront à la France... »

Les acquisitions des Anglais furent complétées par celle de la Floride que l'Espagne abandonna, laquelle obtint la restitution de la Havane et de Manille, préférant renoncer à la Floride qu'aux principaux postes de l'île de Cuba et des Philippines.

La cour de Madrid fut du reste amplement dédommagée de ses pertes, par la cession que lui fit la France de tous les terri-

(1) Voir dans la 4e partie de cet ouvrage. *Marine et Colonies, de 1749 à 1763*, les préludes de la guerre de Sept-Ans.

toires de la Louisiane situés à l'Occident du Mississipi et de la rivière d'Iberville.

L'opinion publique ne ratifia pas ces conventions : la France, après avoir fait en Amérique de si grandes concessions, qui lui avaient été arrachées par la force des armes, n'avait pas de nouveaux sacrifices à faire à ses alliés, et l'on ne comprit pas comment sa libéralité politique lui faisait abandonner une vaste et précieuse colonie que la guerre lui avait laissée, et où les habitants de ses autres possessions d'Amérique auraient pu trouver un refuge. Ce pays promettait de rapides développements à la culture, au commerce et à la population, si la France avait cherché à le mettre en valeur. En France, on fut très touché de cette séparation, ainsi que de l'affaiblissement du domaine colonial.

Du malheureux démembrement du Canada, de l'île Royale et de la Louisiane, il résulta que les expéditions de la Rochelle furent diminuées de 15 à 20 navires par an, dont ceux pour le Canada et la Louisiane emportaient des cargaisons précieuses, composées d'articles de nos manufactures. Les retours se faisaient en peaux de castor et de daim et en toutes sortes de pelleteries, dont une partie était employée en France et le surplus vendu à l'étranger.

Comme nous le verrons, en 1775 et 1776, la Rochelle dut tirer de Londres pour environ 2 millions de peaux de diverses espèces et les payer en argent, n'ayant, pour ainsi dire, rien à donner en échange. Ainsi à un gain très favorable succéda un appauvrissement fort grand ; car, outre ces pelleteries que l'on faisait venir d'Angleterre à la Rochelle pour les manufactures de Niort, les chapeliers et fourreurs de Paris en tirèrent pour des sommes énormes par Dunkerque. C'était s'appauvrir que d'acheter et ne pas vendre.

La place de la Rochelle perdit considérablement de ce démembrement ; les profits éventuels, les commissions et les salaires multipliés que lui procurait un commerce qu'elle faisait presque seule ayant cessé.

L'expérience acquise dans ce négoce engagea les Rochelais

à rechercher les pelleteries de la Louisiane et l'on vit arriver de cette colonie à la Rochelle, de 1762 à 1772, des cargaisons très riches de peaux de toutes sortes. Les sauvages ou les habitants des postes, qui auraient pu vendre aux Anglais du Canada, préféraient descendre le Mississipi et traiter avec les habitants de la Nouvelle-Orléans qui conservaient leurs habitudes et leurs correspondances avec la Rochelle.

La cession de la Nouvelle-Orléans à l'Espagne en 1769 ne modifia en rien les rapports avec la Rochelle, car il lui était dû de grosses sommes d'argent par la Louisiane et le roi, pour en faciliter la rentrée, permit pendant neuf ans la continuation de la franchise de tous droits sur les retours de cette colonie, ainsi qu'il l'avait accordée par les arrêts du 30 septembre 1732 et du 31 octobre 1741. Mais en 1772, ces neuf années de faveur expirèrent et ce qui était apporté de la Louisiane commença à être assujetti aux droits.

Par une nouvelle fatalité, la Rochelle se trouvait soumise au tarif de 1664 et Bordeaux ne l'était qu'au tarif de comptablie (1). De cette différence de régime, il résultait que la Rochelle payait, pour la pelleterie qu'elle recevait de la Louisiane, des droits le quintuple plus fort que ceux appliqués à Bordeaux pour la même marchandise. La place de Bordeaux, qui avait tant d'autres commerces à faire, n'avait point encore pensé à celui de la Louisiane. L'avantage des droits lui en donna l'idée et, en peu d'années, la Rochelle se vit frustrée des trois quarts de ce commerce. Comme les Bordelais en avaient peu l'expérience, il ne pouvait être bien suivi : les habitants des postes voisins du Mississipi, où se traitait la pelleterie, l'abandonnèrent et s'adressèrent aux Anglais pour leurs échanges.

La place de la Rochelle, sensible à cet échec dû à la différence des droits, réclama. Des représentations furent adressées et réitérées pendant une douzaine d'années, toujours entravées par la ferme générale. On montra la justesse des faits allégués, la fausseté des principes et des calculs avancés par la ferme et ce ne fut qu'à la fin du siècle, et quand le commerce avec la Loui-

(1) Droit sur certaines marchandises, qui se percevait, au profit du roi, en Guyenne.

siane n'existait plus, que les droits furent abaissés à la Rochelle et mis presque de niveau avec ceux perçus à Bordeaux.

Les Rochelais, victimes de la guerre, le furent encore de ne pouvoir conserver à la France un commerce qui lui procurait de grandes ressources.

Passons sous silence les horribles cruautés qui eurent lieu à la Nouvelle-Orléans, quand le général Oreilly arriva, avec 3,000 hommes, dans le Mississipi, pour prendre possession du pays. Ces événements tragiques marquèrent le passage de ce qui restait de la Louisiane sous une domination étrangère.

Nous ne pouvons oublier, cependant, les enfants de la France qui, passés à la Louisiane pour concourir à la gloire de leur patrie, y restèrent en silence, s'associant avec les sauvages et ne pouvant plus rien pour leurs frères, les Français.

Dans les années 1775 et 1776, il fut expédié de la Rochelle 18 navires pour la pêche, 13 pour Saint-Domingue, 11 pour la Martinique et la Guadeloupe, 3 pour Cayenne, 18 pour Guinée; au total 63 navires, ensemble 12,825 tonneaux.

Les exportations pour les colonies se montèrent à 6,521,906 livres et celles pour Guinée à 10,458,151 livres; soit ensemble 16,980,057 livres.

L'importation des colonies se monta à 8,151,196 livres.

Si l'on compare ces chiffres avec ceux obtenus pendant les années 1764 et 1765, on trouve un avantage pour la France, dont les exportations sont bien plus élevées et les importations bien inférieures. Ce n'était pas pour nos colonies que la Rochelle exportait le plus, mais pour la traite des noirs dont le montant atteint 10 millions et demi. Le résultat de cette traite devait toujours profiter à nos colonies, dont le retour en marchandises était bien plus faible qu'en 1764 et 1765.

Comme commerce étranger, les importations et exportations se montèrent à :

	IMPORTATIONS.	EXPORTATIONS.
Allemagne	144,415 livres.	183,744 livres.
Angleterre	2,599,098 »	855,056 »
Danemarck	334,631 »	313,683 »
Espagne	2,028,321 »	25,000 »
Hollande	7,580,340 »	576,086 »
Nord	86,600 »	1,828,062 »
Russie	99,000 »	»
La Flandre	»	154,386 »
La Suisse	»	459,356 »
	12,872,405 »	4,395,373 »

On remarquera ici combien les choses sont renversées, les importations se montent à beaucoup plus de 12 millions, alors qu'elles n'atteignaient que 2 millions en 1764 et 1765, ce qui s'explique par l'achat à l'Angleterre des pelleteries du Canada et, à l'Espagne, de celles de la Louisiane. Nos exportations tombèrent à 4 millions, alors qu'elles s'élevaient à 10 millions en 1764 et 1765 (1).

La chambre de commerce de la Rochelle crut devoir, en 1784, s'élever contre les droits des cinq grosses fermes perçus en ce port sur les pelleteries de la Louisiane, alors que ceux de la comptablie perçus à Bordeaux étaient bien moins considérables.

Trois ou quatre expéditions que l'on aurait pu faire de la Rochelle pour la Nouvelle-Orléans et pour les Etats-Unis, pendant la guerre, à la faveur du pavillon neutre, celles en plus grand nombre que l'on aurait entrepris depuis la paix, si l'on n'en eut pas été détourné par les droits, montrent bien ce que ce défaut d'expéditions a fait perdre : 1° une exportation avantageuse des denrées du cru du royaume, des étoffes qui s'y fabriquent et de quantité d'articles qui s'y trouvaient ; 2° un produit des droits à l'arrivée des pelleteries apportées en retour ; 3° un produit des droits imposés par l'édit du 9 août 1759 sur les cuirs et peaux façonnés.

Il était à considérer que, faute d'emplois, les mégissiers de Niort désertaient les ateliers qui manquaient de peaux.

(1) Voir plus haut page 65.

Il venait alors, peu de peaux de cerf, à la Rochelle, dans les cargaisons de l'Amérique septentrionale et de la Louisiane : le plus fort de la cargaison consistait en peaux de chevreuil. Ces peaux, d'après le tarif de 1664, avaient à acquitter, par cent peaux, 32 l. 15 s. ; tandis que, d'après le tarif de la comptablie perçu à Bordeaux, elles n'avaient à payer que 6 l. 12 s. 12 d., soit une différence, au préjudice de la Rochelle, de 26 l. 2 s. 10 d.

En 1767, il était arrivé 114,830 peaux de chevreuil qui eurent à payer 37,606 l. 7 s. 5 d., tandis qu'à Bordeaux le droit n'aurait été que de 7,588 l. 7 sols. Il n'y avait pas de commerce qui put supporter une disproportion de droit si énorme.

Pour les peaux de martre : 100 peaux arrivant à la Rochelle avaient à payer 150 l., tandis qu'à Bordeaux, le droit ne s'élevait qu'à 5 l. 19 s. 9 d.

Pour les peaux de loup-cervier : 100 peaux payaient à la Rochelle 75 l., et à Bordeaux 17 l. 12 s. 9 d.

Les fermiers généraux, qui tenaient à la perception des droits imposés dans les cinq grosses fermes, prétendaient qu'à Bordeaux les droits étaient plus élevés qu'à la Rochelle ; disant : qu'à la Rochelle, un droit principal de 100 l. est grevé de 50 l. de sous pour livre, tandis qu'à Bordeaux il l'est de 78 l.

La chambre de la Rochelle ne parlait pas des droits moindres perçus dans les ports de Bretagne sur cette marchandise, mais elle réclamait une égalité de traitement, de façon à pouvoir traiter avec les Etats-Unis et la Louisiane.

Le port de la Rochelle, situé entre ceux de Bordeaux et de Nantes, faisait partie des cinq grosses fermes, tandis que les deux derniers étaient ports réputés étrangers, dans lesquels se payaient des droits locaux, sans préjudice des droits dus lorsque les marchandises passaient dans l'étendue des cinq grosses fermes. Ces droits locaux variaient selon les ports réputés étrangers, ce qui compliquait les taxations, alors que le tarif de 1664 avait subi lui-même une quantité de modifications. Les négociants rochelais éprouvèrent tant de difficultés de la part des bureaux du roi, les commis des fermiers eurent tant de peine à interpréter les édits, déclarations et arrêts, qu'ils demandèrent qu'une personne, capable de discuter pour eux, soit chargée de leurs intérêts. La

chambre de commerce, nous l'avons vu dans la 1re partie de cet ouvrage : *la représentation commerciale*, nomma M. Gastumeau, qui fut chargé de cette mission jusqu'à sa mort, survenue en 1763 ; puis, il fut remplacé par M. Bernon des Salins, qui donna sa démission en 1767, lequel eut pour successeur M. Morin, qui occupa cette fonction jusqu'à la fin de 1790.

Les Rochelais, qui avaient formé le commerce à la Louisiane et qui avaient le plus contribué à sa population, étaient toujours attachés à cette ancienne colonie.

Profitant des facilités et des permissions accordées et promulguées à la Nouvelle-Orléans le 6 septembre 1766, ils avaient approvisionné encore cette colonie avec profusion. La Rochelle reçut en retour : en 1766, 112,421 peaux de chevreuil ; en 1767, 114,830 ; en 1768, 111,853 ; en 1769, 100,032 ; en outre, une quantité de peaux de castor, des pelleteries diverses, de l'indigo et du bois de campêche.

Afin de rendre les échanges plus faciles, les Rochelais avaient obtenu, avons-nous déjà dit, la franchise des droits déjà accordée précédemment, pour leur permettre de rentrer dans ce qui leur restait dû par la Louisiane, faveur qui prit fin en 1772. Cependant à cette dernière époque, la Louisiane ne s'était pas encore acquittée envers le commerce rochelais et cédant aux circonstances majeures du moment, les négociants attendaient patiemment, espérant toujours que le roi pourrait procurer à ses sujets les moyens de liquider ce qui leur restait dû et donner un nouvel essor aux cultures et au commerce de ce pays.

Nous avons vu précédemment ce qui arriva par la différence du tarif de 1664 d'avec celui de la comptablie de Bordeaux : ce fut la ruine du commerce entre la Louisiane et la France.

Quand après bien des années, le roi d'Espagne, par cédule du 22 janvier 1782, voulut bien permettre aux Français de faire le commerce dans les colonies espagnoles, les Rochelais se réjouirent dans l'espoir de reprendre des relations suivies. On ne peut oublier que, parmi les habitants de la Louisiane, beaucoup étaient originaires d'Aunis et de Saintonge et que, comme bien d'autres Français, ils avaient contribué à faire la fortune de ce

pays. Les Rochelais se promettaient donc de reprendre et d'étendre un échange qui ne pouvait tourner qu'à leur avantage, l'habitude, la reconnaissance et la parenté ne pouvant qu'augmenter la confiance dans ces liaisons d'affaires.

Grande fut leur surprise, lorsqu'ils apprirent, par une communication du consul de la Louisiane à Bordeaux, qu'en vertu d'une résolution du roi d'Espagne du 28 mai 1785, les Espagnols et les colons des provinces de la Louisiane et de Pensacola ne pourraient expédier en France des denrées que par les ports de Bordeaux, de Rouen et de Saint-Malo.

Sur les réclamations de la chambre de la Rochelle et sur le compte rendu qui fut fait au roi d'Espagne, de l'utilité dont la Rochelle avait été de tout temps pour le commerce de la Louisiane, le roi voulut bien que ce port fut nommément et expressément compris au nombre des ports de France avec lesquels les sujets de la Nouvelle-Orléans, de Pensacola et de la Floride pourraient traiter directement.

Le 9 juin 1786, la chambre de commerce réclama de nouveau contre les droits imposés à la Rochelle par le tarif de 1664, disant que les armateurs finiraient par ne plus envoyer de navires à la Louisiane ; que ce serait un malheur pour les chamoiseries du Poitou, qui en tirent des peaux.

Le navire la **Thétis**, de 120 tx, armé pour Saint-Domingue, et mis en déclaration le 13 octobre 1785 par les armateurs Poupet frères et Guymet, capitaine Isidore Ducros ou Ducrois, releva de Saint-Domingue pour la Louisiane, où il chargea pour la Rochelle: 80 milliers d'indigo, 120 balles de pelleteries, du bois de campêche et des espèces, le tout estimé d'une valeur de plus de 800,000 livres. Le remploi de cette somme devait nécessairement être fait en marchandises des fabriques de France. La chambre de commerce fit valoir, le 27 juin 1786, l'avantage du commerce avec la Louisiane, commerce qui ne coûtait rien à l'Etat ; qu'en abaissant les droits du tarif de 1664, ce serait un encouragement très profitable aux chamoiseries de Niort, les pelleteries apportées par ce navire consistant principalement en peaux de chevreuil, que les mégissiers de cette ville transforment en chamois.

On craignait toujours que l'énormité des droits ne rebutassent

les acquéreurs de ces peaux. Nous avons déjà dit qu'il fut fait droit à cette réclamation, mais beaucoup trop tard, ces échanges étant perdus pour la France.

On sait que Bonaparte, étant premier consul, obtint de l'Espagne la rétrocession de la Louisiane (partie occidentale du Mississipi) par traité conclu le 1er octobre 1800 ; mais ce traité était resté secret, Bonaparte se réservant de prendre possession de cette colonie dans un moment où il pourrait l'effectuer en pleine sécurité. S'il avait pu à la fois recouvrer Saint-Domingue et la Louisiane, il aurait relevé dans les Antilles et sur le continent de l'Amérique la puissance coloniale de la France : les désastres survenus à Saint-Domingue trompèrent ses espérances et il ne put attacher la même importance à la possession de la Louisiane. Néanmoins, il prépara tout pour l'occupation de cette colonie ; mais, pendant ces préparatifs, il s'éleva des difficultés entre les autorités espagnoles de la Louisiane et quelques états de la confédération américaine. Des menaces d'invasion eurent lieu dans les états de l'ouest. Jefferson, élevé à la présidence des Etats-Unis d'Amérique depuis le 4 mars 1801, chercha à calmer l'effervescence des habitants de l'Ouest et désira négocier avec la France la cession de la Nouvelle-Orléans et d'une partie de la rive gauche du Mississipi. Livingston, le ministre plénipotentiaire des Etats-Unis, avait préparé la négociation de cette colonie, qui fut cédée par la France, en 1803, moyennant la somme de 80 millions.

Les Anglais, jaloux de la prépondérance de la France, armèrent une flotte en 1803, pour la Louisiane ; le traité de 1800, qui rendait ce pays à la France était l'objet de leur préoccupation ; ils voulaient en empêcher l'accomplissement. A l'approche de la guerre qui allait se rallumer, Bonaparte, qui avait besoin de toutes ses forces autour de lui, renonça à occuper la Louisiane qu'il céda aux Etats-Unis.

Quoique cette colonie fut séparée de la France depuis 1762, les souvenirs et les affections subsistaient encore, et grande fut la désolation des habitants, quand ils eurent connaissance de sa cession aux Etats-Unis. L'Espagne apprit avec déplaisir cette cession aux Américains ; mais la remise de cette colonie fut faite

aux Français, qui, le 20 décembre 1803, la cédèrent aux Etats-Unis.

Nous n'avions plus rien à prétendre sur la Louisiane et la Nouvelle-Orléans, fondées par de courageux Français; mais il était resté dans ce pays, sur ses côtes, une grande quantité d'habitants d'origine française, dont les familles conservèrent le souvenir des fondateurs Cavelier de la Sale, Le Moyne d'Iberville et même de Crozat, ainsi que de l'importance du commerce qui se faisait alors, principalement avec la Rochelle.

CHAPITRE XII

Traite des noirs. — Insurrection aux Antilles. — Affranchissement des mulâtres. — Abolition de l'esclavage.

Ne pouvant entreprendre ici l'historique complet de la traite des noirs, l'esclavage ayant existé de tout temps par toutes les parties du monde, nous ne pouvons que nous borner à faire connaître la part que les Rochelais y prirent, en vue de fournir des travailleurs à nos colonies des Antilles.

Le commerce de la traite des noirs fut limité, en 1716, aux ports de Rouen, Nantes, la Rochelle et Bordeaux, qui furent favorisés de l'exemption des droits de sortie pour les marchandises nécessaires à cette traite, et, en outre, par la faculté de transporter à la côte d'Afrique les marchandises dont l'entrée était interdite en France, à la condition de les entreposer jusqu'au moment de leur exportation ; de plus, il fut accordé aux armateurs, réduction de la moitié des droits d'entrée en France, sur les marchandises rapportées des côtes d'Afrique, ainsi que sur les sucres et autres productions des Antilles, provenant de la vente des noirs.

L'on conçoit combien ces avantages portèrent les armateurs vers ce commerce ; aussi les registres de l'amirauté de la Rochelle nous montrent-ils que, du 23 février 1739 au 27 avril 1792, à l'exception des années de guerre, il fut armé à la Rochelle 349 navires pour ce commerce, jaugeant ensemble 115,567 tonneaux, principalement par les armateurs : Admyrauld, Auboyneau, de Baussay, Allard Belin, Etienne Belin, Bernon, Besse de Labarthe, Blavout, E. Bonfils, H. Bonneau, Boudet, Bouguereau, Bourgine, Bouscasse, Brevet, Callot, Carayon, Chaudruc, Couillandeau, Delaire, Demontis, Dumoustier, Fleuriau, Garesché, Garnault, Gigaud, Gilbert, E. Giraudeau, Goguet, Hardy, Harouard-Dubeignon, Hoogwerff, de Jarnac, Labbé, Th. de La Croix, Lamaud, Lamarque, Lanusse, Simon La Pointe, Lefebvre, Manié, Massieu, Nairac, Pascaud, Perry, Proa, Ranson, Rasteau, de Richemond, J. de Saint-Martin, Seignette, Suidre, Thouron, Vivier, Weis, pour ne citer que les principaux.

A ce métier, on peut juger de ce qu'un marin acquérait d'habileté et d'énergie, et, si l'on pense que des armateurs faisaient recevoir capitaines leurs enfants pour leur confier le commandement de ces expéditions, on ne sera pas surpris qu'à la Rochelle, la traite prit une si grande importance. Après un ou deux voyages, ces enfants étaient admis aux Antilles, comme les représentants ou associés de leurs pères.

Nous ne pouvons ici que répéter ce que nous avons déjà dit dans les précédents volumes de cet ouvrage : que ces négociants, presque tous protestants et ne pouvant prétendre à aucunes charges décoratives, élevèrent leurs enfants dans leurs principes.

Les succès de ce négoce, qui avaient mis les négociants rochelais dans un état d'opulence dont ils étaient redevables à leur bonne, abondante et prompte traite, provenaient tout d'abord des traites faites à Anamabou. Mais pendant les guerres qui se succédèrent de 1718 à 1763, combien de navires armés pour la traite furent pris par les Anglais qui, même en temps de paix, les chassaient de tous les points avantageux de la côte d'Afrique.

Le 25 mai 1776, M. de Sartine informa le commerce de France que des gens mal intentionnés ayant répandu le bruit dans les différents ports du royaume que le gouvernement projetait d'ac-

corder la liberté aux esclaves nègres, il croyait devoir les dissuader, quelques esprits faibles en ayant conçu de l'inquiétude.

Ce bruit n'était autre que les idées émises par les grands économistes du siècle, idées partagées par beaucoup de personnes qui voyaient dans la traite des noirs un commerce illicite. Le gouvernement de Louis XV avait, dès 1767, année de la révocation du privilège dont jouissait la compagnie des Indes, proclamé la liberté pour tous les négociants de faire la traite, tout en les exemptant du droit de 10 livres par tête de nègre, et Louis XVI, en 1784, leur accorda même des primes pour cette importation aux colonies.

Le gouvernement encourageait alors ce commerce, ne se doutant point du mal qui pouvait en résulter.

Louis XVI alla même jusqu'à accorder, à la compagnie de la Guyane française, le privilège exclusif de la traite des nègres sur la côte de Gorée, pour le défrichement des terres de la Guyane. Le ministre, en portant cette décision à la connaissance des chambres de commerce, disait, en 1777 : « Sur plus de 18,000 noirs introduits l'année passée à Saint-Domingue, il n'en est pas un seul venant de Gorée... » Il recommandait d'étudier la traite de la rivière de Casamance jusqu'à celle de Sierra-Leone.

Toutes les chambres de commerce réclamèrent contre ce privilège, qui leur interdisait la traite dans cette partie de la côte d'Afrique en faveur de la Guyane française.

A la Rochelle, notamment, il se faisait depuis longtemps un commerce suivi avec Cayenne; sans parler des navires armés pour la traite qui firent leur retour en cette colonie, nous trouvons, à partir de 1739, les noms de Demontis, Elie Giraudeau, Bourgine, Rasteau et fils aîné, Elie Bonfils, Chaudruc et Bonneau, J.-B. Morel, Blavout, Rodrigue, etc.

Il faut bien dire que, dès 1633, puis en 1638 et enfin en 1643, il se forma diverses associations pour l'exploitation de la partie de la Guyane, entre l'Orénoque et l'Amazone, associations qui prirent le nom de *compagnie du cap Nord*, et qui ne purent vivre, les mauvais traitements que les représentants de ces compagnies firent subir aux indigènes les portèrent à se révolter et à massacrer tous les Français.

En 1651, il se fonda une nouvelle compagnie qui prit le nom de *compagnie de la France équinoxale* ; mais les fondateurs n'eurent pas beaucoup plus de succès que leurs prédécesseurs. En 1663 une seconde compagnie fut formée et, en 1664, elle fut réunie à la compagnie d'Occident ou des Indes Occidentales, qui fut obligée de lutter contre les Hollandais, nos voisins et nos ennemis. En 1676, Cayenne fut conquise par les forces bataves et reprise peu après par le maréchal d'Estrées. Vers le même temps les Portugais fondèrent leur Guyane et leur établissement de Macapa.

L'établissement français resta longtemps une misérable et insignifiante bourgade. En 1723, Cayenne ne comptait que 90 colons, 125 indiens et 1,500 nègres ; cet état s'améliora bien un peu, lorsqu'en 1763, Louis XV voulut lui imprimer un grand mouvement de progression. Le duc de Choiseul et son cousin Praslin obtinrent la concession des territoires compris entre la rivière Kourou et le Maroni et y envoyèrent de nombreux colons. Sur 15,000 hommes transportés dans la Guyane, 12,000 périrent de misère et de faim, se trouvant sur une plage déserte où rien n'avait été préparé pour les recevoir. Trois millions furent dépensés, sans qu'il en résultât une seule création utile.

C'est en 1763 que la navigation directe de la Rochelle à Cayenne prit un certain développement. Cette navigation qui se faisait précédemment à l'aide de deux à trois navires par an et qui même était complètement nulle de 1758 à 1762, se monta, en 1763, à 11 navires ; en 1764, à 16 navires ; en 1765, à 6 navires ; en 1767, à 8 navires ; puis ce mouvement se ralentit et tomba à 2 à 3 navires par an. Les principaux armateurs étaient : Jouanne de Saint-Martin, P. Neau, Couillandeau, A. Bernon, Th. de La Croix, E. Bonfils, J. Manié, Rodrigue, Admyrauld, J.-B. Audouin, Demontis, P.-I. Rasteau, J.-B. Nairac, Robert J.-P. et Robert fils, Elie Giraudeau, B. Seignette, Leleu, A. Gilbert, J. Bedenc, Jacquelin et Guérin, Caroujat de Beauchamp, Dufaur de Chatelars, Allard Belin fils, etc.

Une nouvelle compagnie fut établie en 1777 sous le nom de *compagnie de la Guyane française* et M. de Sartine lui fit accorder le privilège exclusif de la traite des noirs et du commerce de la

gomme, tant à Gorée que sur les côtes d'Afrique, depuis le cap Vert jusqu'à la rivière de Casamance : les nouveaux associés se proposaient d'étendre les cultures de la Guyane. Les résultats de cette nouvelle compagnie furent presque nuls et ne réussirent qu'à troubler la traite qui se faisait sur cette partie de la côte d'Afrique, ainsi que nous en trouvons la preuve dans le mémoire ci-après dressé par la chambre de commerce de la Rochelle.

Mémoire
contre le privilège de la Compagnie de la Guyane française.

« Il se trouve toujours des hommes qui, comptant leurs intérêts pour tout et ceux de la nation pour rien, luttent opiniâtrement contre les administrateurs du bien public jusqu'au moment qu'ils les séduisent ou les abusent.

» C'est ce qu'on a vu dans les syndics et intéressés de la compagnie de la Guyane française.

» Dans le temps où les ministres du Roi pesaient les inconvénients d'un commerce exclusif, regardaient le monopole comme destructif de l'émulation et suspendaient enfin l'exercice du privilège de la compagnie des Indes, dont le grand nombre d'actions commerçables laissaient cependant à chaque citoyen l'espoir de jouir à son tour des bénéfices de son exploitation ; dans ce même temps, le commerce de France a vu avec scandale la compagnie de la Guyane française solliciter pour le terme de quinze années, le privilège exclusif de la traite des noirs et du commerce en l'île de Gorée et sur les côtes d'Afrique, depuis le cap Vert jusqu'à la rivière de Casamance.

» Le défrichement des vastes terrains de la Guyane, la fertilisation de ceux qui sont déjà cultivés, l'espérance de voir chaque sol produire la denrée qui lui soit propre furent les prétextes dont se servit cette compagnie. Une colonie qui a coûté tant de dépenses au gouvernement lui est devenue d'autant plus précieuse, et cette compagnie d'abord écartée, ayant à propos renouvelé ses efforts, obtint le privilège fatal qui, sans élever la faible colonie de la Guyane, opprime ou détruit le commerce sur toutes les côtes où elle se présente.

» Dès cet instant la compagnie de la Guyane a reçu les encoura-

gements les plus efficaces, la protection la plus décidée et, sous l'espoir de hâter le progrès des cultures et servir les vues du gouvernement sur cette colonie naissante, elle a demandé et obtenu des flûtes du Roi et d'autres bâtiments propres à son commerce avec une facilité qui ferait soupçonner que des gens en place en partagent les profits, si l'on ne savait pas avec quelle attention le ministre qui a le département des colonies veille sur leur prospérité en protégeant le commerce qui les alimente.

» Si la confiance que cette compagnie semblait mériter avait permis d'observer ses démarches, on se fut convaincu, dès ses premières demandes, qu'elle méditait des infractions.

» Dans l'état faible et languissant où est encore la Guyane française, il faut à peine y introduire 150 esclaves à la fois, et quand cette compagnie songera véritablement à fournir des captifs à cette colonie, elle ne hasardera pas une plus forte introduction. Ainsi, quand elle expédiait des flûtes que le Roi lui donnait et capables de traiter 600 captifs, elle avait combiné d'avance de ne s'assujettir à aucunes clauses de son privilège ; sa conduite a évidemment développé son plan.

» L'exploitation du privilège de la compagnie de la Guyane est limité, en Afrique, depuis le cap Vert jusqu'à la rivière de Casamance, et la Guyane française à l'Amérique est la seule colonie où elle puisse introduire des esclaves. Voilà les stipulations de son traité avec le gouvernement, les conditions auxquelles elle s'est soumise, de sorte qu'au delà de ces limites et dans d'autres colonies françaises, cette compagnie n'est plus qu'un monopoleur avide et puissant devant qui le commerce fuit ou se ruine.

» Jugeons, d'après ces principes, ce qu'on doit penser de la compagnie de la Guyane française.

» Le navire le **Saint-Jacques** (1), de la Rochelle, s'était fixé à Juda, chef-lieu du commerce de la côte d'or ; il s'y trouvait seul et finissait une traite heureuse, lorsque la flûte l'**Officieuse**, donnée par le Roi à la compagnie de la Guyane, y arriva sous le commandement du s[r] Barbel. La concurrence devint si cruelle pour

(1) Armateur : Daniel Garesché, capitaine Paul Hardy, navire de 250 tx, expédié le 1[er] octobre 1776.

le navire le **Saint-Jacques** que dès ce moment sa traite cessa et le capitaine de cette flûte profita de l'avantage que donne à une expédition un vaisseau qui ne coûte rien sur un bâtiment particulier dont l'économie de la traite doit payer la valeur. Le s^r^ Hardy, capitaine du navire le **Saint-Jacques**, n'eut d'autre ressource que de vendre au prix d'achat et à un très long terme à l'agent de cette compagnie, pour 26,000 livres de marchandises, que, sans la concurrence de cette flûte, il eut, avec avantage, converti en esclaves et assuré par là le succès de son expédition.

» Il semblait encore, à cette compagnie avoir payé trop cher des marchandises que la nécessité forçait de lui vendre et peu s'en fallut qu'en France elle n'en ait disputé le prix. Une lettre de change de 25,792 livres 10 sols tirée de Juda par le s^r^ Seinet, son agent, dans un port où elle ne peut faire de commerce, fut protestée faute d'acceptation par le s^r^ Daubet, son caissier à Paris, sous le prétexte ridicule que la compagnie ignorait l'emploi des marchandises achetées ; mais, cette même traite fut acceptée, dès que le s^r^ Daubet se vit menacé de plainte au ministre de la marine et forcé de s'expliquer sur les qualités de cet agent à Juda.

» La flûte l'**Officieuse**, restée seule à Juda, y établit son commerce et, y déployant ses avantages et l'espèce d'autorité dont le ministre l'avait pourvue, et dont elle s'enhardissait, elle devint un concurrent si redoutable qu'aucun des navires particuliers qui parurent sur cette côte n'osa lutter contre elle : ils préférèrent s'éloigner d'un port pour lequel leur assortiment était combiné, au risque de compromettre le succès de leur voyage.

» Cette flûte, après avoir fait la traite la plus brillante, est partie d'Afrique et a continué le plan de ses infractions.

» On le répète, un si grand vaisseau ne peut être destiné pour la Guyane : sa culture, ses moyens ne peuvent payer une pareille introduction ; aussi, la flûte l'**Officieuse** est-elle entrée au cap Français, île de Saint-Domingue, et y a exposé en vente une magnifique cargaison de 500 captifs, choisis sans concurrence, en continuant d'arracher la préférence partout où elle s'est montrée.

» Que cette compagnie ne cherche pas à justifier cette intro-

duction à Saint-Domingue, sur l'impossibilité de gagner la Guyane, appuyée même par des procès-verbaux ; ses raisons ne persuaderaient pas les négociants des places maritimes. Serait-ce, aussi, dans l'impossibilité de se fixer dans les limites du privilège qui aurait forcé la flûte l'**Officieuse** à établir sa traite à Juda ? Serait-ce, enfin, le doute où l'on serait de l'état de la faible colonie de la Guyane qui y aurait destiné de si grands vaisseaux ?

» Déjà trois flûtes données par le Roi à cette compagnie ont été armées par elle. Qu'on en suive les opérations successives, on les verra toutes s'affranchir des lieux de leur privilège, en jouir dans l'obtention des grâces du ministre et en abuser pour ruiner le commerce de tous les ports.

» Qu'une compagnie se présente pour exercer un commerce exclusif en se réservant de détourner en sa faveur les canaux de a félicité publique, c'est ce que l'intérêt personnel a quelquefois conçu et ce qu'exécutent, autant qu'ils le peuvent, les administrateurs de la compagnie de la Guyane. Ils ont abusé du ministère par des engagements auxquels ils contreviennent ; ils trahissent sa confiance sur la compagnie de la Guyane qui reste, plus que jamais, dépourvue, et écartent le commerce particulier des marchés où leur concurrence ne peut être combattue.

» Tout nécessite donc la révocation du privilège de cette compagnie. Pour en faire sentir aux ministres du Roi la pressante nécessité, il suffira de leur montrer les abus qui en découlent et le découragement de tous les ports et, dans un temps où la liberté accordée au commerce semble lui donner la vie, ils ne souffriront pas que la compagnie de la Guyane l'énerve et le tue dans une des branches les plus profitables à l'Etat. »

Ce ne fut qu'en 1784 que le privilège de cette compagnie fut rapporté en ce qui concernait la traite des noirs et le commerce de la gomme à la côte d'Afrique. La compagnie se maintint jusqu'à la fin de l'ancien régime, époque à laquelle elle fut supprimée en même temps que toutes les autres compagnies (1).

(1) Voir sur la Guyane : *Documents inédits sur Godin des Odonais. — Une visite aux îles du Salut en 1763. Etude sur les recherches de Fusée Aublet à la Guyane de 1762 à 1764. — Notes sur le voyageur guyanais Pierre Barrère. — Explorations françaises à*

Quand parut l'arrêt du conseil du 26 octobre 1784, qui convertissait en gratifications et primes l'exemption du demi-droit accordé aux denrées provenant de la traite des noirs, la chambre de commerce de la Rochelle formula ses observations, trouvant qu'une gratification de 40 livres par tonneau ne tenait pas lieu à l'armateur de l'exemption du demi droit dont il jouissait précédemment. Elle demanda une gratification de 60 livres.

De plus, il était stipulé par cet arrêt que, par chaque tête de nègre transporté à la Guadeloupe et à la Martinique, il serait accordé une prime additionnelle de 60 livres, argent de France, prime qui devait être élevée à 100 livres par tête de nègre transporté dans les ports du Sud de Saint-Domingue, depuis le cap Tiburon, jusqu'à la pointe de la Beate, ainsi que dans les îles de Cayenne, Tabago et Sainte-Lucie.

La chambre de commerce trouva cette prime trop forte pour Saint-Domingue et trop faible pour les îles de Cayenne, Tabago et Sainte-Lucie qui, offrant moins d'objets d'échange, devaient toujours manquer de bras pour la culture : une prime de 150 livres lui paraissait nécessaire.

Il était encore ordonné, pour avoir droit à la prime de 40 livres par tonneau, de produire un certificat des jaugeurs assermentés. A cette époque, les méthodes pour jauger un navire n'étaient pas très exactes ; les officiers porteurs d'une commission de l'amiral, ne laissaient en fait aucune uniformité à ce mesurage ; puis des règlements locaux ordonnèrent tantôt la déduction d'un dixième, tantôt celle d'un cinquième ; ils voulaient tantôt qu'on mesurât l'entrepont et tantôt qu'on ne le mesurât pas (1). Le commerce, craignant des erreurs, demanda que l'on reconnaisse comme juste la jauge déclarée aux amirautés, pour le paiement des droits dus à l'amiral.

En cas de fraude des certificats exigés, les capitaines ou autres devaient être condamnés au paiement de la double somme à laquelle s'élèveraient les primes et gratifications.

l'intérieur de la Guyane, de 1720 à 1742. — Les rapports américains sur le contesté Anglo-Vénézuélien, par Henri Froidevaux, secrétaire de l'Office colonial, près la Faculté des lettres de Paris.

(1) Ce ne fut que par décret du 9 août 1791, qu'il fut stipulé qu'il y aurait une méthode uniforme pour jauger les navires.

La chambre de commerce objecta que, si des capitaines, des commissionnaires ou autres intéressés se déshonoraient par un crime, il ne serait pas prouvé, par cela, que les armateurs fussent leurs complices. Elle dit : *Lorsque sa majesté daigne honorer le commerce, lorsque des faveurs distinguent les négociants qui s'en rendent recommandables, il leur est permis d'avoir d'eux-mêmes des sentiments sortables à un état d'honneur et aux grâces auxquelles les bontés du roi leur ont donné le droit de prétendre.*

Nous avons constaté, dans nos relevés, que quelques navires d'un tonnage très minime partaient de la Rochelle pour la côte d'Afrique. Nous avons trouvé des navires de 10 à 50 tonneaux chargés de diverses marchandises, navires qui, d'après nous, étaient destinés aux comptoirs français établis sur cette côte pour faciliter les relations de terre avec les navires négriers.

De 1739 à 1784 les navires négriers rochelais étaient d'un tonnage inférieur à 500 tonneaux, et encore ceux de 4 à 500 tonneaux étaient-ils rares. Ce n'est réellement qu'à partir de 1784 que les négriers rochelais atteignirent des tonnages qui semblent fantastiques. Nous citerons le **Comte de Forcalquier**, de 1,667 tonneaux ; le **Reverseaux**, de 1,524 tx, la **Fille unique**, de 1,232 tx ; les **Treize Cantons**, de 1,021 tx ; le **Bonhomme Richard**, de 1,646 tx ; le **Comte de Puységur**, de 1,253 tx ; le **Sartine**, de 1,259 tx ; le **Saint-Jacques**, de 1,288 tx.

D'où pouvait provenir cette grande augmentation de tonnage, pour quelques-uns de ces navires déclarés quelques années avant d'un tonnage considérablement inférieur ? Dira-t-on que les négociants rochelais avaient commencé à s'apercevoir que l'armement d'un navire de 1,600 tx, coûtait moins que celui de 8 navires de 200 tx ou que 4 navires de 400 tx ? Cela pourrait être ; mais, alors, il eut fallu que les navires fussent remplacés et que le même navire déclaré devoir porter 3 à 400 tx ne soit pas déclaré, quelques années après, pouvoir en porter 12 à 1,600.

Cela devait tenir à l'insuffisance du mode de jaugeage et surtout aux droits d'amirauté très élevés, ce qui tout d'abord amena les armateurs à déclarer leurs navires d'une contenance inférieure à leur portée réelle. Nous en trouvons la preuve, lorsque le navire le **Triton**, appartenant à M. Paul Vivier, de la Rochelle,

fut pris en 1743 par les Anglais, dans son voyage de la Rochelle à la Louisiane. Dans l'interrogatoire qu'on fit subir au capitaine, à la Jamaïque, on lui objecta que son navire était bien plus grand que la contenance indiquée sur les papiers du bord, à quoi il répondit: *que c'était l'habitude en France de ne déclarer qu'environ le tiers du port des vaisseaux, afin de diminuer les droits de feux, d'ancrage et autres perçus par l'amirauté française* (1).

Si l'on compare le tonnage déclaré à l'amirauté avec celui indiqué sur les *calendriers des armateurs*, on trouve des différences très sensibles.

Mais, quand parut l'arrêt de 1784, accordant une prime aux navires négriers d'après leur tonnage, les armateurs comprirent qu'il était de leur intérêt de déclarer le port réel de leurs navires et quelques-uns purent en augmenter l'importance, en présence des difficultés à pouvoir prouver leur véritable jauge.

C'est ainsi, croyons-nous, que l'on vit surélever la jauge de quelques navires à un tonnage bien fort pour l'époque ; et qu'après l'affranchissement des mulâtres et l'abolition de la traite des esclaves, l'on ne vit plus à la Rochelle de navires d'un tonnage si considérable.

On s'est élevé fréquemment contre le mauvais traitement que subissaient les nègres aux colonies françaises. Une ordonnance royale du 3 décembre 1784, relative aux îles Sous le Vent, défendait de faire travailler les esclaves les dimanches et jours de fêtes, ainsi que les autres jours de la semaine, de midi à deux heures, ni le matin avant le jour, ni le soir après le jour tombant, si ce n'est pendant le temps de roulaison dans les sucreries, et, dans les autres manufactures, pour les cas extraordinaires, ce qui, dans ces dernières, ne pouvait excéder huit heures du soir. Il devait être distribué à chaque nègre et négresse une petite portion de terre, pour être cultivée par eux, à leur profit. Il devait être fourni à tout nègre esclave une rechange de grosse toile deux fois par an, composée, pour les hommes, d'une chemise appelée *vareuse*, et d'une culotte ; pour les femmes, d'une

(1) Voir : *Revue des questions historiques* : n° du 1er avril 1899, *La prise du Triton*, par Emile Garnault.

chemise et d'une jupe ; et pour les enfants, d'une chemise. L'hôpital devait être propre, aéré, meublé de lits-de-camp, nattes et grosses couvertures. Il était défendu de faire travailler les négresses enceintes et les nourrices, si ce n'est modérément après le lever du soleil ; elles devaient cesser tout travail de onze heures du matin à trois heures après-midi et n'être jamais tenues à faire des veillées. Toute femme esclave, mère de six enfants, devait être exempte d'un jour de travail au jardin par semaine, la première année, de deux jours la seconde année et ainsi de suite, jusqu'à ce qu'elle soit dispensée de tout travail : elle ne pouvait perdre cette faveur, qu'autant qu'un de ses enfants, avant l'âge de dix ans, aurait péri faute de soins de sa part. I. était fait défense de traiter inhumainement les esclaves, en leur faisant donner plus de cinquante coups de fouet, en les frappant à coups de bâton, en les mutilant, ou enfin en les faisant périr.

Ces prescriptions prouvent bien que leur sort n'était pas enviable ; mais que, comparé à celui qui leur était réservé en Afrique, ils n'étaient pas si malheureux qu'on voulait bien le dire.

Le Sud de Saint-Domingue était peut-être moins fourni de noirs que les autres ports de l'île, plusieurs armateurs français s'étant refusés à y envoyer leurs navires, le commerce étranger s'y faisant plus ouvertement qu'ailleurs : les mauvais paiements et leur lenteur furent cause de leur éloignement.

Il était de fait que 110 sucreries qui fabriquaient 30 mille barriques de sucre par an dans cette partie de l'île, ne donnaient pas 15 mille barriques à l'exportation française. De plus, il était stipulé par les tribunaux de fixer un prix unique à la denrée coloniale pour les paiements, de sorte que le plus mauvais sucre et le plus mauvais indigo étaient réservés au paiement des capitaines français.

La longueur des voyages pour les îles du Vent et les parties Nord de Saint-Domingue étaient de 8 à 10 mois, très rarement de 12 mois ; tandis que pour les ports du Sud de Saint-Domingue, il fallait compter 18, 20 et 22 mois, par les difficultés des paiements.

La longueur du voyage entraînait à des dépenses énormes et

malgré le prix élevé des ventes, les armateurs ne pouvaient consentir à consommer en frais, pour leurs recouvrements, les bénéfices qu'ils pouvaient espérer y faire. Cela ouvrit la porte à l'avidité des interlopes dans cette partie de l'île qui ne pouvait prétexter aucun besoin, cette partie ne consommant ni bœuf salé, ni morue, et où les habitants avaient le bois nécessaire à tous leurs besoins.

Un arrêt du 10 septembre 1786 ayant permis l'introduction des nègres de traite étrangère au Sud de Saint-Domingue, le commerce rochelais protesta près le ministre de la marine.

On n'ignorait pas combien les armateurs français aimaient peu à envoyer des cargaisons de captifs dans cette partie de l'île ; outre les motifs déjà énumérés, il faut bien dire que le soin apporté au travail des denrées d'exportation laissait complètement à désirer : le sucre principalement, occasionnait au navire transporteur un déchet considérable, et sa qualité toujours inférieure en retardait la vente ou forçait de le livrer en France à des prix très désavantageux. Enfin, c'était dans cette partie de l'île que les Anglais se trouvaient en plus grand nombre, emportant du coton et de l'indigo, denrées attrayantes par les primes qui y étaient attachées, lorsqu'ils les introduisaient chez eux, ce qui leur permettait de vendre leurs noirs à meilleur marché que les Français.

Une correspondance de Saint-Domingue ayant appris que l'on cherchait à surprendre la religion des administrateurs de cette colonie, à l'effet d'obtenir que les cargaisons de nègres soient mises à terre à leur arrivée et vendues en magasins, la chambre de la Rochelle, le 16 décembre 1783, s'empressa de se plaindre à M. de Castries d'une mesure aussi contraire à l'intérêt de ce négoce.

Depuis l'établissement de Saint-Domingue, les nègres étaient vendus à bord des navires. Chaque habitant emmenait les nègres sur ses terres où on leur fournissait tous les moyens de se remettre des fatigues de la traversée, afin de prévenir les maladies dont ils étaient menacés. Pendant le cours de la vente, les captifs étaient contenus et soignés par l'équipage du navire. Il paraissait étrange à la chambre de la Rochelle que l'on voulut

modifier une méthode aussi salutaire, aussi convenable, un usage aussi ancien et dont les colons ainsi que les armateurs s'étaient toujours bien trouvés. L'assujettissement que l'on voulait introduire paraissait des plus funestes pour les habitants de Saint-Domingue, pour les colons qui avaient des achats à faire, pour les capitaines et leurs équipages, pour les intéressés à ces cargaisons, que l'humanité d'abord et que leur valeur ensuite rendaient si intéressantes ; pour l'état, enfin, qui profitait du travail dû à la dispersion de ces travailleurs dans nos colonies. Qu'il arrive et qu'il soit débarqué à la fois 5 à 6,000 noirs, disait-elle encore, on n'ignore pas que, malgré les précautions des capitaines et la bonté des vivres, ils ne soient plus ou moins attaqués du scorbut : le degré de ce mal dépend de la longueur des traversées, de l'impression que font sur les captifs l'inquiétude et le chagrin ; les effets en sont plus terribles aux approches de la terre ; c'est alors qu'il faut redoubler de ménagements. Si l'on met cet amas de malades dans des magasins, il faudra nécessairement les tenir ouverts, quel air infect n'en sortira-t-il pas ? Il gagnera, d'abord, le voisinage et s'étendra successivement. La seule idée d'une communication si dangereuse, dans un climat chaud et dans un lieu si peuplé que le Cap, fait frémir. On sait la mauvaise odeur qu'exhalent les bagnes dans les climats les plus tempérés ; ce serait une odeur bien plus fétide et bien plus malfaisante que viendrait respirer le colon. On peut dire sans exagération que la plupart, en venant à ces magasins chercher des bras pour multiplier leurs richesses, y trouveraient la mort ou le germe d'un mal contagieux, qu'eux-mêmes et leurs nouveaux esclaves iraient communiquer dans leurs familles et dans leurs ateliers. Cette fâcheuse communication serait encore plus à redouter pour les officiers et les équipages des navires. La nécessité de laisun ɹse nombre d'hommes suffisant dans chaque bâtiment réduirait beaucoup celui que l'on pourrait laisser à terre pour veiller aux cargaisons. Ce petit nombre serait chargé d'un soin au-dessus de ses forces, surtout lorsque les ventes traîneraient tant soit peu en longueur. Comprend-on que quelques hommes fatigués par la traversée puissent contenir à terre tous les esclaves d'une cargaison, qu'il est indispensable d'espacer

de temps à autre, ne pouvant plus les faire baigner et les tenir à l'air un certain temps de la journée, ainsi que l'on fait à bord des navires, en lavant, grattant et parfumant le plancher sur lequel ils demeurent ? Cette division de l'équipage et ces importantes cargaisons elles-mêmes succomberaient ; un amas de captifs fatigués et malades en deviendrait bientôt un de mourants et de morts que l'on ne pourrait plus enlever assez à temps. La contagion rendue plus forte et fixée dans ces magasins ne ferait point de grâce aux cargaisons les mieux composées et les plus saines, qui viendraient remplacer les premières : une traite heureuse et procurée à grands frais ne ferait qu'exposer à une perte plus énorme et plus cruelle. Sans parler de la dépense qu'exigerait l'établissement à terre de chaudières propres à cuire les aliments pour 7 à 800 captifs, du loyer de ces magasins et des autres frais de cet entrepôt, il y aurait de quoi arrêter l'émulation que montrent aujourd'hui les armateurs français, pour écarter de nos colonies les navires négriers. Ce petit nombre d'habitants à qui il a pu venir l'idée d'appuyer cette demande l'aura peut-être fait à l'exemple de la Martinique où il est d'usage de mettre les nègres à terre ; mais ils n'auront pas ajouté que c'est après avoir traité avec les négociants de l'île, qui achètent seuls ces cargaisons, lesquelles ne restent plus à la charge ni aux risques des capitaines et armateurs, les spéculateurs sachant où ils doivent les distribuer. La population des endroits que le commerce habite à la Martinique, la quantité de nègres que l'on y porte diffèrent infiniment avec Saint-Domingue. Les inconvénients ne sont donc point les mêmes et puisque rien ne se ressemble entre ces deux colonies, ce serait à tort que l'on chercherait à soumettre aux mêmes usages les armateurs qui les approvisionnent.

Telles étaient les observations présentées par la chambre de la Rochelle, qui réclamait plus de liberté pour que les armateurs puissent se livrer à ces opérations maritimes et commerciales avec plus de confiance et plus d'étendue.

La chambre de Bordeaux s'était bien gardée de mentionner dans son mémoire à ce sujet les soins qu'exigent les noirs à leur arrivée à terre pour les garantir de l'influence de l'air ; elle estimait que c'est précisément sur ces soins que se fondent les

habitants qui, achetant les nègres à bord, doivent les conduire à terre, et que, se voyant exposés à les perdre d'une maladie dont le germe caché se développe à leurs risques, ils voulaient en laisser l'effet à la charge du vendeur.

Sur ces entrefaites arriva à la Rochelle la nouvelle que les Portugais s'opposaient à la traite des Français au port de Cabinde, côte d'Angola, port le plus essentiel pour la traite des noirs. Deux navires de Nantes obligés d'abandonner Cabinde, s'étaient réfugiés à Malimbe, annonçant la prochaine irruption des Portugais aux autres navires qui y étaient réunis. L'effroi s'empara de tous les capitaines qui, pour chercher à sauver au moins partie de leurs chargements, se décidèrent à fuir, en accordant, sans marchander, les prix demandés pour les esclaves.

La chambre de la Rochelle s'empressa de porter ces faits à la connaissance du ministre de la marine qui avait encouragé ces armements pour cette partie de la côte, lui demandant la répression de la piraterie des Portugais. Elle transmit, le 5 mars 1784, une réclamation signée de MM. veuve Admyrauld et fils aîné, de Baussay, J.-L. Bouguereau, Dumoustier et de Jarnac, Dumoustier de Fredilly, Fleuriau frères et P. Thouron, Garreau et Bernon, Jacques Guibert, Daniel Garesché, B. Giraudeau, Pierre-Jean van Hoogwerff, Lanusse, M. Poupet et Guymet, E. et I. Rasteau, de Richemond et Garnault, Nicolas Suidre, Emmanuel et Nicolas Weis et fils, Louis Vivier.

Tous ces armateurs, attendu l'importance des capitaux engagés à la traite des noirs, recommandèrent à leurs capitaines de fixer leur attention sur les agissements des étrangers à introduire des captifs à Saint-Domingue et à se munir de preuves authentiques qui puissent être citées au ministre.

On savait qu'il était parti de Lisbonne un navire de guerre pour s'emparer du commerce de Cabinde et que, de son côté, la France venait de confier, à M. de Marigny, le commandement d'un navire armé à Brest pour soutenir nos droits dans cette partie de la côte d'Afrique. Malgré cela, la chambre de la Rochelle écrivit au ministre, le 20 mars 1784, que les expéditions pour la traite ont souffert et souffrent cruellement par l'augmentation considérable du prix que les Portugais donnent aux escla-

ves : un bâtiment expédié avec un assortiment de traite pour 600 captifs se trouvant réduit à n'en traiter que 400, perte qui devrait être supportée par la cour de Portugal, qui viole et enfreint le droit des nations. La cour de Portugal, ajoutait-elle, est garante des pertes que souffre le commerce français dans cette partie de la côte et ce ne serait exiger d'elle qu'une indemnité à peine suffisante, en la fixant à 200 livres, argent de France, par tête de noirs que ses nationaux importent dans nos colonies.

La chambre de la Rochelle déclarait que, du 13 octobre 1763 à mai 1766, il avait été armé en ce port 12 navires pour la traite et introduit à Saint-Domingue 2,717 noirs, restant de 3,254 embarqués à la côte d'Afrique. Au lieu de ces 12 armements faits dans l'espace de trente et un mois, il avait été armé en ce port, du 1er janvier 1783 au 3 décembre 1784, 34 navires. Les Rochelais, ajoutait-elle, ont eu à lutter contre le manque d'esclaves à la côte d'Or, par suite des guerres continuelles entre les naturels, et, à Angola, par l'irruption des Portugais. En outre, les maladies épidémiques ont considérablement réduit les cargaisons de plusieurs navires. Si les ateliers des îles ont été promptement remontés en esclaves, les habitants le devaient à l'activité des armateurs des ports de France que redoutaient les Portugais, qui n'ont été arrêtés dans leurs prétentions téméraires que par un désaveu et la démolition d'un fort.

Le commerce fut tranquillisé par la dépêche du ministre qui l'informa du succès du gouvernement français près la cour de Portugal, relativement à la côte d'Angola. Il ne restait en suspens que la partie des côtes au Sud du cap Pardron, où les Portugais contestaient aux autres nations la liberté de la traite.

Le commerce de la traite des noirs fut alarmé de l'introduction d'esclaves de traite étrangère à Saint-Domingue, esclaves qui s'y vendaient bien au-dessous des prix demandés par les Français. Malgré le nombre et la richesse des bâtiments rochelais affectés à ce commerce, les armateurs estimaient qu'il appartenait au ministère de peser, dans sa sagesse, la comparaison du prix des noirs de l'une ou l'autre traite. Il y avait à considérer que les Anglais vendaient les esclaves à meilleur marché que les Français, parce qu'ils étaient habituellement payés en lettres de

change, dont le terme très court leur permettait de renouveler aussitôt leurs opérations, sans éprouver, comme les Français, une perte de change sur les marchandises prises en paiement ; que l'habitant fixait pour ainsi dire à son gré la valeur de la denrée qu'il remettait en paiement, tandis que l'armateur, après avoir supporté beaucoup de droits et de frais, ne pouvait la vendre qu'au gré du consommateur ; qu'il était heureux, quand il pouvait retirer les trois cinquièmes de son prix d'achat, alors que souvent il n'en retirait que moitié prix ; que si l'habitant rapprochait le prix des esclaves payés actuellement de celui d'autrefois, il devrait tenir compte du renchérissement de tout ce qui entre dans les expéditions pour Guinée ; faudrait-il ne compter pour rien la perte subie depuis la dernière guerre par les prétentions des Portugais ?

En faisant part de ces observations au ministre, le 12 mai 1786, la chambre de commerce le priait d'avoir égard au commerce national, menacé par la concurrence étrangère, dans un moment où, à la suite d'une paix glorieuse, les armateurs pour la traite montraient une grande émulation.

Dans des expéditions si critiques, il était naturel que ceux qui s'y livraient cherchassent les moyens de rentrer le plus vite possible dans leurs capitaux. Les quartiers de Saint-Domingue, où le commerce éprouvait les moins longs retards, virent arriver de nombreuses cargaisons de noirs et la partie du Sud cherchait à jouir des mêmes avantages. Il était à souhaiter que la nation française se suffise à elle-même et qu'elle puisse se maintenir à l'élévation à laquelle tant d'avantages réunis lui avaient permis d'atteindre.

La traite occupait en France 150 navires dont la moitié seulement était armée annuellement, à cause de la longueur des voyages : ces 75 navires employaient dans l'assortiment de leurs cargaisons et en frais d'armement une valeur d'au moins 30 millions, dont les trois quarts provenaient du cru de la France.

Le ministre répondit qu'il n'était pas question d'autoriser l'admission à Saint-Domingue des nègres de traite étrangère; mais que le gouvernement paraissait croire qu'il viendra un temps où l'Afrique ne pourra plus fournir 80 mille esclaves tous

les ans, comme elle les fournit encore. Il crut dès lors devoir proroger jusqu'au 1er août 1789 l'autorisation d'importer aux îles du Vent les nègres de traite étrangère, en élevant de 100 à 200 livres la prime accordée par tête de noir de traite française introduit dans la partie Sud de Saint-Domingue.

En 1786, le commerce français s'éleva contre la concession spéciale accordée aux srs Brillantais, Marion et Cie, de Saint-Malo, pour la traite des nègres à l'embouchure de la rivière de Formose, sur la rive gauche, sous l'obligation d'y construire un fort. Cette rivière était située dans les royaumes d'Ouerre et de Benin, où les navires allaient se pourvoir de nègres à des marchés ou foires qui s'y tenaient chaque mois.

Ce privilège était le résultat d'un arrangement particulier fait avec le prince héréditaire, fils du roi d'Ouerre, amené en France, en 1784, par un des navires de ces armateurs, et ce qui mécontenta le commerce, ce fut que le gouvernement français ne daigna pas le consulter sur la traite en cet endroit.

Il n'était pas à présumer que les concessionnaires de ce privilège puissent tirer un grand avantage de la protection du roi d'Ouerre, que leurs vaisseaux devaient ramener, la royauté n'étant pas héréditaire en ce pays où les rois étaient soumis à l'élection : des révolutions très fréquentes pouvant faire supposer que le prince d'Ouerre, parti en cette qualité, reviendrait simple sujet.

Le principal armement des srs Brillantais, Marion et Cie fut fait à Rochefort, en 1786, et le 31 juillet, l'expédition étant prête, la chambre de la Rochelle, estimant que le conseil du roi ne consentirait point à l'arrêter, ayant dû coûter des sommes considérables, limita sa demande à ce que le délai de trente mois accordé pour cette traite ne fut pas prorogé ; la traite à la côte d'Afrique ne pouvant avoir un champ trop étendu et en même temps trop libre.

Sur cette entreprise, nous trouvons et nous reproduisons les explications qui suivent :

Un particulier, capitaine de navire, ayant fait deux voyages assez malheureux sur les côtes de Benin, aurait dû être guéri d'en entreprendre un

troisième; mais qui ne tente point l'ambition pour parvenir à son but! Il avait amené en France un des enfants du roi de Warry, il fit entendre à des personnes riches que, si elles voulaient former un armement pour cette destination et lui en donner le commandement, le père de ce jeune prince tiendrait toujours à ses ordres 7 à 800 esclaves prêts à être embarqués pour nos îles; qu'il permettrait de construire un fort dans ses états; qu'il y avait de gros profits à espérer : mais qu'il fallait préliminairement obtenir un privilège exclusif, pour dédommager les intéressés de leurs avances et pour écarter tous les autres concurrents, surtout les Français, qui connaissaient cette côte mieux que lui.

Cependant, comme il s'agissait de donner un certain air de grandeur à ce projet, on mit en œuvre un émissaire qui régala, le 9 décembre 1784, le musée de Paris, d'une relation merveilleuse des pays et de la puissance du roi d'Ouerre ; on convertit en fleuves majestueux de simples ruisseaux où l'on trouvait 80 brasses d'eau et que les plus grands vaisseaux pouvaient remonter jusqu'à 200 lieues; cent princes, accompagnés d'une suite nombreuse de gouverneurs, de capitaines de guerre, d'ambassadeurs et autres, allaient tous les matins saluer ce monarque noir, en frappant du talon contre terre; enfin, il y avait dans ses états des mines d'or, de jape et autres choses précieuses, qui devaient faire désirer de pouvoir y pénétrer pour s'enrichir promptement.

Cette magnifique relation, détaillée en termes pompeux et emphatiques, exalta la tête de tous les auditeurs et de proche en proche celle des habitants de Paris, toujours prêts à croire le merveilleux. Tous se figurèrent que l'on avait découvert un nouveau Pérou à la côte de Guinée et qu'il était fort intéressant d'avoir le roi d'Ouerre pour allié. Mais, ce qu'il y a eu de plus fâcheux, c'est que ces préjugés ont pénétré parmi les personnes les plus respectables et opéré un arrêt du conseil, rendu le 27 mai 1786, portant en substance : « que les s[rs] Brillantais, Marion et C[ie], ayant offert d'établir à l'embouchure de la rivière de Formose, sur la rive gauche, un fort, pour faire avec avantage la traite des noirs dans la rivière de Formose, de Benin, d'Ouerre et autres, ayant leur embouchure dans ladite rivière de Formose; et considérant qu'un privilège exclusif ne peut être contraire aux intérêts des traiteurs français, qui, faute d'un établissement commode pour accélérer la traite, sont exposés pendant un long séjour à toute l'insalubrité du climat, qui est également meurtrier pour les équipages des bâtiments et les noirs de leurs cargaisons : pour quoi il est accordé à ladite compagnie un privilège exclusif pour faire seule, pendant trente mois, à compter du 1[er] juillet, le commerce et la traite, avec défense à tous les sujets du Roi d'entreprendre aucun commerce ou traite dans les lieux ci-dessus désignés, à peine de 3,000 livres d'amende et de confiscation des bâtiments et cargaisons. » Il était ajouté qu'à l'expiration du privilège, le fort sera remis à la disposition de sa majesté et le commerce rendu libre comme auparavant; et, dans la dépêche du 30 juin qui annonçait cet arrêt,

le ministre voulut bien informer les juge et consuls de Nantes qu'il n'avait été concédé que dans la vue des avantages qui en résulteraient pour le commerce, par l'accès d'une partie qui a été pour ainsi dire jusqu'à présent inaccessible à la traite, et que le capitaine qui commandera l'expédition sera chargé de reconduire le prince d'Ouerre qu'il avait amené en France et dont les dispositions sont très favorables à la nation.

De plus, par une suite de l'illusion déjà faite sur les esprits, le capitaine Landolphe a obtenu une flûte du roi pour ramener ce prince noir dans son pays où 800 captifs l'attendent : cette flûte doit les introduire dans nos colonies. Pendant ce temps-là, il en traitera un bien plus grand nombre et il faudra un délai de trente mois pour les verser dans tous nos établissements.

On trouve sur les registres de l'amirauté de la Rochelle, la déclaration faite, les 22 et 23 juin 1786, par M. François Hebre, de Rochefort, des navires le **Pérou**, de 896 tonneaux, flûte du roi achetée par MM. Brillantais, Marion et Cie, de Saint-Malo; l'**Afrique**, goëlette du roi, achetée par les mêmes ; la **Petite Charlotte**, de 10 tonneaux, appartenant aux mêmes, tous trois à destination de Guinée.

Les juge et consuls de Nantes, d'après leurs connaissances et celles qu'ils avaient acquises de ces parages, de plusieurs capitaines pratiques, représentèrent au ministre, le 24 août 1786, ce qui suit :

1° Que tout est tronqué, déguisé et absurde dans cette relation ; que l'on ne connaît point la rivière de Formose, mais un cap qui porte ce nom : que c'est de la rivière de Benin dont on a voulu parler ; qu'elle est située au fond du golfe de Benin, par la latitude de 5° 50' ; que cette rivière et celle de Warry ont une embouchure commune, d'environ cinq quarts de lieues de large vers le Nord et masquée de bancs de sable qu'on appelle barres, sur lesquelles les bâtiments tirant plus de 10 à 11 pieds d'eau ne peuvent passer même à haute mer ; qu'à la distance de 3 lieues de cette embouchure est l'embranchement de la rivière de Benin, au Nord, et celle de Warry à l'Est ; que c'est prodiguer les termes que de qualifier de fleuves des ruisseaux ou criques dans lesquels les navires ne peuvent mouiller ; qu'à 7 lieues de cette embouchure, sur la rive gauche en montant, est un village nommé Reggio, appartenant au roi de Warry, où il se fait un peu de traite ; mais que, dans la rivière de Benin, à 15 lieues, sur la rive droite en montant, est une crique au fond de laquelle est le village de Gâton, dépendant du roi de Benin, qui réside en sa capitale à 10 lieues plus au Nord ; que les comptoirs des Européens sont à ce village où la traite est assez considérable et que les vaisseaux sont forcés de rester à 5 lieues plus bas. Telle est la

véritable position de ces rivières et leur profondeur, que l'on a osé dire avoir 80 brasses d'eau et 200 lieues d'étendue.

2° Le petit souverain de Warry est tributaire du roi de Benin, infiniment plus puissant que lui. Les cent princes dont il se fait accompagner, ses gouverneurs, capitaines de guerre, ambassadeurs et autres sont de l'invention de l'auteur du projet et du plus grand ridicule. On ne lui connait que quelques officiers pour maintenir une espèce d'ordre et de police dans ses états, quoiqu'il les viole avec impunité quand il lui plait. Il a autant de femmes qu'il en veut et peut-être une quarantaine de princes semblables à celui que l'on a vu en France. Pour les entretenir, il lève des coutumes ou droits sur les Européens et leurs courtiers ; il fait commerce lui-même et, pour les moindres fautes, il vend, souvent sans scrupule, de ses sujets et même quelques-unes de ses femmes. En général, tous ces roitelets de Guinée sont des barbares qui se font souvent la guerre pour se voler réciproquement des hommes, des femmes et des enfants et en faire des esclaves. Ce sont des despotes impitoyables, trompeurs, intéressés, adonnés aux liqueurs fortes, furieux dans leur ivresse et toujours prêts à donner la préférence à celui qui leur fait le plus de présents, même pour un ancre d'eau-de-vie.

Quant aux mines d'or, de jape et autres choses précieuses, elles n'ont jamais existé que dans la tête des agents de la compagnie. Quoiqu'il en soit, les capitaines anglais prennent souvent à leur bord des enfants de différents souverains des côtes d'Afrique, qu'ils élèvent pendant quelques années en Angleterre pour leur apprendre leur langue ; ils les traitent bien, mais ne les considèrent pas comme des princes du sang, ni ne les exposent point à la vénération publique ; enfin, ils les reconduisent en leur pays avec quelques présents, dont ils perdent bientôt le souvenir, car la reconnaissance n'est pas la vertu favorite des nègres.

3° Les rivières de Benin et de Warry et leurs dépendances peuvent fournir annuellement 3,000 nègres. Cette traite est partagée entre différentes nations de l'Europe, qui y ont toujours des vaisseaux. La compagnie oserait-elle chasser à coups de canon les Anglais, les Portugais, les caboteurs de la côte d'Or qui s'y rendent aussi et les confisquer à son profit ? Si, d'un côté, elle le faisait, les gardes-côtes d'Anamabou vengeraient ces hostilités, avant même qu'on en ait connaissance en Angleterre, et, de l'autre, si elle ne les inquiétait pas, les seuls armateurs français seraient gratuitement privés d'un commerce qu'ils avaient toujours eu la liberté de faire auparavant.

Les privilèges toujours extorqués sur de faux exposés, comme celui-ci, ne peuvent s'excuser avec succès qu'en écartant toute concurrence nationale et étrangère : c'est alors qu'on peut espérer de gros bénéfices. Cela a été sans doute le but des s[rs] Brillantais, Marion et de leurs associés; mais ont-ils sérieusement pensé à le faire valoir impunément contre les Anglais et les Portugais ? Et, quand ils l'auraient cru, se sont-ils imaginés que le

roi de Benin verrait d'un œil tranquille les capitaines de la compagnie accaparer le commerce de ses sujets, faire le monopole et donner le ton dans ses états? S'il ne pouvait s'en venger par la force ou le poison, si commun dans ce pays là, il invoquerait le secours des étrangers et ne manquerait pas de tomber sur le roitelet de Warry, son vassal, qu'il anéantirait bientôt, et quelles que fussent les suites de ces troubles, elles pourraient peut-être occasionner une guerre en Europe. On ne poussera pas plus loin ces réflexions qui sont du ressort de la politique et on les soumet à la sagesse de monseigneur.

4° Les bords des rivières de Benin et de Warry étant couverts d'eau et de marais, il n'est pas possible d'y établir un fort. Ce ne pourrait être qu'à Reggio, mais la pierre et la chaux ne se trouveraient pas sur les lieux : il faudrait donc les envoyer d'Europe... Indépendamment de ces difficultés locales, la compagnie ne doit pas se flatter d'y attirer la traite, elle la ferait fuir au contraire, parce que le commerce veut être libre partout où il se fait et il ne l'est point sous le canon des forts, parce que ceux qui les commandent abusent toujours de l'autorité qui leur est confiée et mettent en jeu le nom respectable de leur souverain pour favoriser leur cupidité; aussi serait-il bien à souhaiter que tous les forts des côtes d'Afrique fussent rasés, surtout ceux de la côte d'Or et d'Anamabou, où l'on en compte vingt-trois.

Quoiqu'il en soit, si le fort de la compagnie gênait le commerce du roi de Benin, celui des Anglais ou des Portugais, tous réuniraient leurs efforts pour le ruiner par le fer, le feu ou la famine. Il y a plus, les Anglais se sont aussi avisés de construire un fort à Galam pour accaparer la traite; mais les naturels aidés peut-être secrètement des autres Européens, trouvèrent peu à peu le moyen de détruire la garnison et de renverser ensuite cet établissement. Ce funeste exemple devrait servir de leçon aux s^{rs} Brillantais, Marion et associés. Néanmoins, ils s'engagent à remettre leur fort entre les mains de sa majesté au bout de trente mois ; mais ignorent-ils que, s'il est en charpente, les insectes l'auront rongé avant cette époque; que les canons resteront sans affûts et que tous les matériaux de cette prétendue forteresse ne rembourseraient pas l'étoupe employée au calfatage de la flûte accordée, ni les frais du transport des canons à rembarquer.

5° Il est avoué dans l'arrêt du conseil et la dépêche de monseigneur, que le climat de Benin et de Warry est très meurtrier pour les étrangers et les naturels. La compagnie aurait-elle fait entendre que les équipages de ses bâtiments et les soldats de sa garnison seront plus invulnérables que les autres ? Elle se serait trompée grossièrement ou elle en aurait imposé. Il faut lever le bandeau de la prévention à cet égard; l'air que l'on respire à terre est véritablement contagieux et mortel; c'est une espèce de miasme pestilentiel, auquel on ne peut résister longtemps sans s'éloigner des marécages empoisonnés. Les navigateurs les plus robustes et accoutumés à ces voyages n'ont jamais pu y continuer une traite pendant quatre mois, il leur

a fallu toujours se retirer à leurs bords pendant plusieurs semaines, pour y respirer un air plus sain et se rétablir. Il en est de même de ceux laissés dans les comptoirs que l'on remplace tous les huit jours. Sans ces précautions indispensables, les hommes les plus vigoureux, même les nègres de cargaisons, seraient bientôt attaqués de fièvres malignes et putrides qui les emporteraient en peu de temps. Or, comment pourraient résister les soldats de cette garnison toujours confinés dans le fort, dans la crainte de la désertion ou qu'ils ne fussent empoisonnés ou tués par des ennemis secrets? Il y a bien lieu de craindre que, sous quatre mois, ce fort sera leur tombeau et qu'il n'en reste pas un seul pour le défendre en cas d'attaque...

Par ces considérations, les juge et consuls de Nantes supplient humblement de faire retirer l'arrêt du 27 mai 1786; mais, comme les officiers de la compagnie pourraient en faire un mauvais usage avant d'être instruits de sa révocation, ils supplient de vouloir bien expédier des ordres particuliers aux capitaines français qui seraient envoyés dans ces parages, pour qu'ils n'y soient point inquiétés.

Le commerce à la côte d'Afrique était loin d'être brillant, si l'on s'en rapporte à la réclamation adressée par la chambre de la Rochelle, au ministre de la marine, le 26 septembre 1788.

Elle lui adressa une copie du procès-verbal des événements survenus entre le roi de Dahomey et le roi d'Ardres ; la copie d'un état fait à Juda, le 25 octobre 1787, par le s^r Gourg, commandant le fort, duquel il résultait qu'il avait été tenu compte, à l'armement du navire de Nantes, la **Jeune Thérèse**, de 30 captifs, pour le rachat des officiers, matelots et piroguiers du **Bonhomme Richard**, de 1,646 tonneaux, capitaine Charles Pelletier, déclaré à la Rochelle, le 12 octobre 1786, pour la côte d'Or, par Jean Lanusse aîné ; la copie d'autres pièces du capitaine et de l'équipage de la **Victoire**, de 827 tonneaux, capitaine Pierre Tardy, déclaré à la Rochelle le 19 janvier 1787, pour la côte d'Or, par Dumoustier de Fredilly, où il est question d'une perte de 32,574 l. 15 s. par suite de vols et pour le rachat, sur les ordres du commandant du fort de Juda, de deux blancs et six piroguiers enlevés par les sujets du roi de Dahomey ; un autre état concernant le **Désir**, de 975 tx, capitaine Jean Pellier, déclaré à la Rochelle le 23 décembre 1786, pour la côte d'Or, par Dumoustier de Frédilly, où il est question d'un dommage s'élevant à 17,608 l. 18 s. et du rachat de trois blancs et six piroguiers ; un autre état relatif à la

Nouvelle Betzy, de 529 tonneaux, capitaine André Begaud, déclaré à la Rochelle le 6 février 1787, pour la côte d'Or, par P.-J. van Hoogwerff, constatant un dommage de 12,030 l. 18 s. et le rachat d'un blanc et trois piroguiers.

Ces rachats avaient servi non seulement à obtenir la liberté de blancs, mais encore d'un grand nombre d'esclaves d'une extrême importance pour la traite.

Les dangers que couraient les équipages de ces expéditions étaient donc réels, et l'on a peine aujourd'hui à comprendre que des armateurs honnêtes et sérieux aient jamais pu entreprendre la traite des noirs : il faut bien se rappeler que ces gens de couleur étaient indispensables pour nos colonies, et que les colons n'auraient pu arriver, sans eux, à défricher et cultiver des terres d'un rendement considérable.

Nous venons de parler de captifs donnés en échange d'officiers, de matelots et piroguiers du **Bonhomme Richard**, de la Rochelle. Quelques explications nous paraissent nécessaires.

Les s[rs] Chaurand frères, de Nantes, propriétaires de la **Jeune Thérèse**, exigèrent de Jean Lanusse aîné, de la Rochelle, propriétaire du **Bonhomme Richard**, le remboursement de 30 captifs dont ce négociant ne voulait pas supporter seul le rachat, n'ayant garanti ni la liberté ni la vie d'hommes, qu'il n'employait qu'accidentellement en les payant; qui, classés, appartenaient à l'état, et dont celui-ci disposait dès que la défense commune l'exigeait. Les colonies, par les besoins indispensables qu'elles avaient d'esclaves, et la marine de l'état, étaient donc intéressées à la conservation des hommes formés à cette navigation. Ne s'ensuivrait-il pas que, dans la circonstance, le rachat devrait être à la charge de l'état et non à celle d'un armateur ?

Telles étaient les observations présentées alors par la chambre de la Rochelle. Nous n'avons pas trouvé trace de la suite donnée à cette affaire qui présentait un intérêt réel pour l'époque et sur laquelle bien des contradicteurs ne manqueraient pas de s'élever aujourd'hui. Malgré les encouragements donnés pour la traite, nous doutons fort que le gouvernement ait pu consentir à entrer dans la voie du rachat d'hommes qui, une fois à terre, pouvaient se livrer à des écarts justifiant leur arrestation.

Il était à craindre la continuation des malheurs qui venaient de se produire à la côte d'Or. En effet, le s[r] Jacques Carayon fils aîné, qui avait un comptoir dans le village de Guemeuil près Badagry, côte d'Or, avait armé à la Rochelle le **Solide**, de 818 tonneaux, capitaine Jean Ecubart, déclaré le 16 août 1787 pour cette destination. Le 3 mars 1788, le roi d'Onis, en guerre avec celui de Badagry, incendia le village de Guemeuil, s'empara de 50 esclaves prêts à être embarqués, ainsi que des marchandises disposées à être troquées pour des esclaves; le capitaine et ses hommes gagnèrent nuitamment Badagry pour faire au roi le récit de ce qui venait de leur arriver, mais celui-ci ne disposant pas de forces suffisantes pour combattre les troupes du roi d'Onis, ils durent regagner leur navire, n'ayant plus aucune marchandise de troc et firent voile pour Saint-Domingue avec 160 captifs au lieu de 400 que le navire pouvait prendre.

La traite devenait de plus en plus difficile, aussi le ministre engagea-t-il les armateurs à diriger leurs navires à Porto-Novo et Badagry de préférence à Juda. Mais les habitants de ce dernier endroit, jaloux de se voir abandonnés, cherchèrent à troubler les opérations des Français en encourageant le pillage et l'enlèvement des blancs, au rachat desquels ils savaient pouvoir assigner une valeur arbitraire sans crainte de refus.

Le 15 décembre 1787, M. de Montmorin écrivait : « ... M. le contrôleur général m'a communiqué un état contenant 85 bâtiments qui, dans le courant de l'année 1786, ont transporté des noirs à Saint-Domingue. On y remarque que l'encombrement de ces bâtiments monte à 38,504 tonneaux et que leur traite n'a produit que 25,732 noirs ; en sorte que le montant de la gratification par tonneau payée au départ, appliquée à ce nombre de noirs, équivaut à une prime de 58 livres par tête. Ce résultat est d'autant plus étonnant qu'avant l'établissement de cette gratification, on convenait généralement que 500 tonneaux d'encombrement devait produire 600 noirs. J'en ai fait rechercher les causes, et on a trouvé que 20 bâtiments dont l'encombrement montait à 10,067 tonneaux, n'ont produit que 2,778 noirs ; ce qui fait que les armateurs ont touché en gratification par tonneau des sommes égales à une prime de 80 jusqu'à 359 livres par tête

de noirs, dont le montant moyen est de 144 l. 15 s. Il reste encore pour les 65 bâtiments dont l'encombrement est moins disproportionné avec le produit de la traite, l'équivalent d'une prime de 47 l. 15 s. par tête de noirs... »

Ces faits, qui pouvaient être exacts, étaient-ils bien de la faute des capitaines et ne pouvaient-ils pas résulter des difficultés survenues pendant leurs traites, les obligeant à regagner les colonies avec une traite incomplète. Nous n'avons pas mission de défendre les agissements des capitaines d'alors, nous ne pouvons que trouver extraordinaire que la **Bonne-Union**, du port de Bordeaux, de 235 tonneaux, n'ait traité que 81 noirs et ait reçu une gratification de 9,400 livres, soit 116 l. 1 s. par tête, ainsi que le déclarait M. de Montmorin. Il fallait, en outre, compter sur la mortalité en cours de voyage qui, parfois, atteignait un chiffre considérable et ne pas supposer que les capitaines, après avoir traité quelques nègres seulement, fussent capables de se rendre aux îles avec une cargaison très minime.

C'était là l'inconvénient de calculer la prime accordée aux armateurs d'après le nombre de tonneaux ou port des navires et non suivant le nombre des nègres importés. La fragilité de la vie des esclaves, dont le moral était toujours atteint en quittant la terre où ils étaient nés, devant toujours mettre les calculs de probabilité en défaut.

Cela n'empêcha pas le gouvernement de proroger jusqu'au 1er août 1790, l'arrêt du 10 septembre 1786 concernant les primes pour l'importation des noirs.

Le 4 avril 1788, la chambre de la Rochelle adressa aux ports qui armaient pour la côte d'Afrique, la lettre dont la teneur suit : « ... Il vient de nous être remis une sorte de procès-verbal fait à Ardres, à la côte d'Or, en juillet dernier, par les capitaines des navires alors en traite et à la demande du roi noir de ce quartier et de ses officiers. Cette pièce renferme le détail des malheureux événements causés par l'incursion subite des troupes d'un autre roi nommé Dahomey. Plusieurs hommes des équipages des navires en ont été la victime : les uns ont perdu la vie, les autres faits prisonniers, n'ont été délivrés qu'au moyen des forts sacrifices que leurs capitaines ont justement cru indispensables.

Ces événements, qui deviennent fréquents, qui sont des plus dangereux pour le sort des armements et pour la conservation des marins, nous paraîtraient mériter l'attention du gouvernement. Persuadés que les mêmes réclamations des capitaines vous seront parvenues avec le vœu des chefs noirs pour obtenir chez eux la protection du commerce français, et que vous êtes instruits aussi des coups effrayants portés à plusieurs expéditions l'année dernière, nous vous prions de nous dire si vous ne jugez pas important d'en adresser l'exposé au ministre, en demandant qu'il soit fait des dispositions propres à prévenir des désastres de cette conséquence. L'établissement d'un fort à Ardres est le moyen que l'on sollicite vivement dans l'écrit que nous venons de citer. Un semblable établissement, sur lequel le commerce a déjà été consulté, a toujours été redouté, à raison des entraves qui pourraient en résulter; mais l'on n'a peut-être pas assez approfondi si cette crainte était plus ou moins fondée. D'après ce qui vient de se passer, il serait fâcheux que ce moyen, qui semblerait être le plus sûr, eut été rejeté trop légèrement. Au reste, Messieurs, nous ne ferons rien qu'après avoir reçu votre avis. Veuillez nous marquer votre sentiment sur la construction d'un fort, ou nous indiquer les autres moyens que vous croiriez plus convenables de proposer à l'administration. Il est intéressant que les chambres des divers ports où l'on s'occupe de la traite se concertent, afin d'obtenir le plus tôt possible la tranquillité et la protection si nécessaires à des expéditions de cette nature... »

La chambre de Bordeaux répondit : « Il serait sans doute utile d'élever des forts sur les côtes d'Afrique, comme le font les Anglais, mais ceux-ci protesteraient et le gouvernement ne compromettrait pas la paix. »

En 1789, on prétendit, en France, que l'esclavage était aboli dans la partie espagnole de Saint-Domingue et que le gouverneur devait accueillir comme libres les noirs de la partie française de l'île. Le ministre français ne pouvait croire à cette nouvelle et il l'a démentie officiellement ; mais il se tramait pourtant bien des idées de révoltes et d'indépendance parmi cette énorme population d'Africains, esclaves des colons.

On ne tarda pas à apprendre que les esclaves de la Martinique

s'étaient révoltés, sous le prétexte que leurs maîtres s'opposaient à ce qu'ils jouissent de la liberté décrétée en leur faveur par l'assemblée nationale. Il se forma en France des sociétés des amis des noirs, voulant leur émancipation, tandis que d'autres cherchèrent à contrebalancer cette doctrine. Saint-Domingue avait des députés près l'assemblée nationale, lesquels présentèrent un appel en faveur des amis des noirs, appel qui fut repoussé, prétendant que les mouvements séditieux excités par un mulâtre du nom d'Ogé, ne provenaient que du refus des colons d'admettre les nègres mulâtres libres aux prérogatives de citoyens actifs. L'assemblée nationale était occupée de la déclaration des droits de l'homme et l'on supposait que cela ne put conduire à la suppression de la traite des noirs.

Depuis longtemps le bruit courait que l'assemblée nationale se proposait de rendre un décret pour abolir la traite des noirs et étendre à nos colonies les nouvelles institutions politiques de la métropole. C'eut été porter un coup funeste à la plupart de nos villes maritimes, et, en particulier, à la Rochelle, dont les premières maisons trafiquaient, depuis des siècles, avec les négriers de la côte d'Afrique, et trouvaient dans cette sorte de commerce la principale source de leur splendeur. Négociants avant tout, les Rochelais voulaient le triomphe de la liberté, pourvu qu'il ne portât pas atteinte à leur opulence, et repoussaient toute idée philanthropique incompatible à leurs intérêts. Aussi le projet de l'assemblée nationale fut-il accueilli parmi eux comme une calamité qui devait entraîner la ruine universelle.

Dès le 24 novembre 1789, un négociant de la Rochelle avait écrit à Mirabeau (*Affiches de la Rochelle, année 1789*) :

... L'esclavage est, à mes yeux, la violation des droits les plus sacrés de l'humanité : par une conséquence immédiate, tout commerce dont l'objet est de favoriser ou perpétuer l'esclavage me paraît un attentat direct à ces droits. Voilà mes principes. Mais, M. le comte, ce genre de commerce est aujourd'hui presque le seul auquel puissent se livrer plusieurs de nos ports. Les armateurs qui s'en occupent y ont employé de gros capitaux, non seulement les leurs, mais ceux de leurs co-intéressés, des manufacturiers qui leur fournissent des articles de traite, et les crédits que les banquiers de la capitale et même de l'étranger leur accordent en supplément de leurs propres fonds. Qui peut calculer le nombre d'individus alimentés de proche

en proche par l'importation des denrées coloniales provenant de la vente des noirs ! On pourrait étendre beaucoup la série des maux qu'entraînerait la suppression subite de la traite. Il me sera fort agréable, M. le comte, que vous vous donniez la peine de peser dans votre sagesse les doutes que je viens de vous exposer...

La terreur des Rochelais s'accrut bien davantage lorsqu'ils apprirent qu'une association venait de se former, à Paris, sous la dénomination de *Société des amis des noirs*, dans le but de provoquer l'extinction de l'esclavage.

Messieurs les Amis des noirs — écrivit-on de la Rochelle au rédacteur de la *Chronique de Paris* — rendraient un grand service à la France s'ils voulaient bien remettre à un temps plus éloigné les motions qu'ils doivent faire proposer dans l'assemblée nationale. Ils se bornent, dit-on, à demander simplement l'abolition de la traite. Rien n'est plus louable assurément qu'une pareille demande quand, dans le fond de son cabinet, on s'est fait une peinture affreuse du commerce des Africains, et que l'on croit à toutes les cruautés dont on s'est rempli l'imagination. Mais, outre que ces cruautés n'existent pas, on prie MM. les Amis des noirs de quitter un moment la côte d'Or pour réfléchir aux cinq cent mille individus, marins, ouvriers, fabricants de toute espèce que l'abolition de ce commerce réduirait soudainement, en France, à n'avoir d'autre ressource pour vivre que celle des grands chemins. Si les malheurs qu'entraînerait une pareille mesure ne les touchent pas, je n'ai rien à objecter : je leur demande seulement la permission de m'affliger des maux qui menacent ma patrie et de croire qu'ils ont tous perdu la raison. (*Affiches de la Rochelle*, *1790*).

Un des plus honorables négociants rochelais, M. de Missy, se trouvant à Paris, venait de s'affilier à la Société des amis des noirs. Ce ne fut qu'une explosion de réprobation et de paroles outrageantes qui furent proférées en pleine Bourse contre ce négociant qui ne craignait pas d'immoler à de vaines théories les intérêts matériels de son pays. M. de Missy faisait à la Rochelle un grand commerce dans les mers des Indes, à l'île de France notamment, où il avait débuté dans le négoce, et n'avait jamais armé pour la traite des esclaves : par son acte généreux de philanthropie il souleva donc un terrible orage à la Rochelle.

Il s'empressa d'écrire à ses concitoyens :

... Si j'avais signé dans un temps ou dans un autre tel mémoire que ce puisse être, nulle personne au monde ne me porterait à le nier. Mais je n'ai connaissance d'aucun mémoire et je n'en ai par conséquent signé aucun. Dès qu'on me dit que les travaux de la Société des amis des noirs peuvent

entraîner la ruine des armateurs et réduire la marine à l'inaction, je ne résiste point à ce tableau de calamités qui ne s'était jamais offert à mes yeux. Je sacrifie avec empressement la très petite influence que j'aurais pu avoir dans cette société et je m'en retire. Il me serait trop affreux qu'on put m'imputer d'avoir, avec des intentions pures, coopéré à la ruine d'un seul individu de la ville qui m'a vu naître. (*Affiches de la Rochelle*, *1790*).

M. de Missy fut alors accablé de protestations affectueuses, son éloge fut dans toutes les bouches et la chambre de commerce s'empressa de lui écrire pour calmer la douleur qu'il avait dû ressentir des soupçons de ses concitoyens.

L'assemblée nationale, accablée de travaux plus urgents, laissa de côté l'abolition de l'esclavage.

Quand, à la Rochelle, on apprit l'insurrection qui éclata à Saint-Domingue, en 1791, particulièrement dans la partie de cette île avoisinant le cap, la chambre de la Rochelle s'empressa de réunir les armateurs pour les consulter. Si nous en jugeons par les signatures apposées au bas du procès-verbal, il se présenta peu d'armateurs à cette séance. Outre les noms de MM. J. D. Goguet, directeur de la chambre, et de P.-J. Garreau aîné et Ranjard, syndics, se trouvent ceux de Louis Admyrauld, Garesché, Jacques Guibert, P.-J. van Hoogwerff, Latouche, chargé de procuration de de Baussay, Nairac, Rasteau, N. Suidre.

A cette séance, il fut pris l'engagement d'offrir à l'assemblée nationale et au roi des navires pour le transport des troupes.

Louis Admyrauld offrit son navire le **Bon Père**, pouvant transporter 200 hommes ; Goguet, le **Sartine**, propre pour 500 hommes ; Guibert, le **Puységur**, propre pour 500 hommes ; Garesché, le **Forcalquier**, propre pour 500 hommes ; de Baussay, le **Duc de Normandie**, propre pour 200 hommes ; Lanusse, le **Bonhomme Richard**, propre pour 600 hommes.

Si tous les ports de commerce avaient agi de même et si le gouvernement avait pu disposer d'un nombre d'hommes suffisant, nul doute que les insurrections qui éclatèrent successivement aux colonies eussent pu être arrêtées ; mais on était dans un moment où le sort des colonies intéressait peu nos députés en général et l'on prévoyait qu'on aurait trop besoin des troupes en France pour les envoyer mettre le calme aux Antilles.

La chambre de la Rochelle, extraordinairement réunie le 5 novembre 1791, séance à laquelle assista les anciens directeurs et syndics et les négociants et armateurs de la place, décida de nommer deux députés chargés d'offrir les secours du commerce rochelais, leur allouant à chacun 18 livres par jour, plus 30 livres pour frais de leur voyage, à prélever sur une souscription qui fut ouverte sur le champ ; puis on procéda, par voie de scrutin, à la nomination des deux députés. MM. Poupet et Nairac réunirent le plus de voix ; mais, ayant déclaré que des raisons insurmontables ne leur permettaient pas d'accepter cette mission, il fut procédé à un second tour de scrutin et MM. Louis Admyrauld et Rasteau furent nommés à leur place : mission qu'ils acceptèrent.

A leur retour de Paris, ils donnèrent connaissance à la chambre de leurs démarches et cette compagnie demeura pénétrée que l'assemblée nationale n'était pas assez persuadée de l'attention sérieuse que méritait la situation critique des colonies ; que, pour hâter la détermination de mesures propres à rétablir le calme dans ces importantes possessions, il faudrait un grand concours de députation des villes ports de mer et manufacturières du royaume. En conséquence il fut décidé de faire une lettre-circulaire pour engager les villes intéressées au maintien des colonies à nommer des députés chargés de soutenir leur défense.

Les chambres de commerce, ayant été supprimées par décret promulgué le 16 octobre 1791, durent rester spectatrices de la ruine de ce qui nous restait du commerce colonial.

Pour suppléer aux bonnes dispositions prises par l'ex-chambre de commerce, un groupe de 300 négociants rochelais adressa une lettre à l'assemblée nationale, pour réclamer des secours. Cette lettre donna lieu, séance du 6 novembre 1791, à une longue discussion que nous ne pouvons reproduire, mais qui se trouve insérée dans les *Archives parlementaires*, tome XXXIV, page 659.

Le marronnage, les fuites à l'étranger, les empoisonnements, les révoltes accompagnées de meurtres et d'incendie, qui éclataient fréquemment, prouvaient que les esclaves n'étaient pas si contents de leur sort qu'on semblait le croire.

Ce fut en l'année 1685 que fut publiée, dans les îles françaises, l'ordonnance du mois de mars qui réglait la constitution de l'esclavage, sous le titre de *Code noir* ; mais, des ordonnances antérieures avaient réglé ce qu'on appelait la *traite*, esclaves à bord des navires, surnommés *Bières ambulantes* par Mirabeau. Ce commerce ou troc, encouragé par les rois de France, prit une extension considérable, et une fois le principe de l'esclavage admis, les conséquences devaient suivre la loi d'une épouvantable logique.

Etre esclave, ce n'était plus être homme. Les nègres, à peine débarqués, étaient attachés à la terre comme instruments de travail. On donnait, à chacun d'eux, par semaine, deux pots et demi de farine de manioc et deux livres de bœuf salé ; pour vêtements, deux habits de toile par an : chacun avait sa case, plus un petit jardin qu'il cultivait pour son compte aux heures de liberté : on lui reconnaissait un pécule ; malade on le soignait et on se chargeait de l'enterrer... Il n'était pas permis de le mettre à mort, mais il pouvait être chargé de chaînes et battu de verges. C'était un meuble animé que le commandeur faisait marcher au fouet.

Dans la crainte de le voir s'échapper dans les gorges profondes des forêts solitaires, des primes étaient accordées à qui l'arrêterait : des soldats avaient ordre de fouiller sans cesse les bois. C'était peu encore, le code noir portait : « L'esclave qui aura été en fuite pendant un mois aura les oreilles coupées et sera marqué d'une fleur de lis ardente sur l'épaule ; s'il récidive pendant un autre mois, il aura le jarret coupé et sera marqué d'une fleur de lis sur l'autre épaule ; la troisième fois, il sera puni de mort. »

N'était-il pas à craindre que, comprimé de la sorte, l'amour de la liberté ne se changeât en fureur ? N'était-il pas à redouter que le danger ne devînt excessif pour les colons, auxquels on avait donné des droits exorbitants ?

Pourtant, ce ne fut pas parmi les nègres que le mouvement d'émancipation se déclara ; ce fut parmi les mulâtres, race intermédiaire, issue des relations des colons blancs avec les esclaves noires. Les mulâtres étaient libres, mais ils n'étaient pas citoyens : le préjugé de la peau s'élevait contre eux et les condamnaient à

des humiliations d'autant plus insupportables, qu'elles ne se liaient point à leur égard à l'idée légale de servitude ; quoique fils d'affranchis ou d'hommes libres et mariés légitimement, ils n'étaient point appelés aux charges et dignités publiques, ne pouvaient exercer certaines professions et se voyaient exclus des assemblées primaires.

Animés d'une colère où l'orgueil du maître se confondait avec les ressentiments de l'esclave, ils avaient, dès le 22 octobre 1789, envoyé à l'assemblée nationale une députation qui, après avoir déposé sur l'autel de la patrie un don gratuit de six millions, exposa vivement leurs griefs. Le président répondit : « Aucune partie de la nation ne réclamera ses droits en vain... »

Ce mouvement alarma fort les colons ; mais les nègres continuaient à marcher avec une résignation muette. Les mulâtres ne semblaient songer qu'à eux : plusieurs, possédant des esclaves, ne voulaient pas, au moment où ils revendiquaient contre les blancs leur part de liberté, abandonner à l'égard des noirs leur part de tyrannie. N'était-il pas à craindre, selon le mot de l'abbé Grégoire, que l'*aristocratie de la peau* une fois mise en question, l'édifice auquel elle servait de base ne vint à s'écrouler tout entier ?

Sous l'influence de ces craintes, les colons songèrent sérieusement à briser les liens qui les unissaient à la mère-patrie. Dès que la nouvelle des événements de France leur parvint, les colons de Saint-Domingue se formèrent en assemblées primaires et les trois grandes divisions de l'île se donnèrent chacune une représentation locale, d'où trois assemblées provinciales. Le 27 février 1790, ces trois assemblées procédèrent à la nomination d'une sorte de convention qui se réunit à Saint-Marc, sous le titre d'*Assemblée générale de la partie française de Saint-Domingue*.

Parmi les personnages influents qui, à Paris, représentaient l'esprit des colons et servaient leurs intérêts se trouvait Alexandre Lameth, qui, le 4 décembre 1789, dans le premier élan de son enthousiasme révolutionnaire, dit : « Je suis un des plus grands propriétaires de Saint-Domingue ; mais je vous déclare que, dussé-je perdre tout ce que je possède, je le préférerais plutôt que de méconnaître les principes que l'humanité et la justice

ont consacrés. Je me déclare, et pour l'admission des sangs mêlés aux assemblées administratives, et pour la liberté des noirs. » Malheureusement, ce langage ne fut pas longtemps celui de Lameth, ni de Barnave, que son rôle dans la question des colonies fit appeler depuis l'*homme aux deux visages*.

Ce fut sur un rapport de Barnave que l'assemblée nationale rendit un premier décret : « Autorisant chaque colonie à faire connaître son vœu sur la constitution législative et administrative qui lui convenait le mieux. »

Un second décret, développement du premier, portait que : « Toutes personnes, âgées de vingt-cinq ans, possesseurs d'immeubles, ou, à défaut d'une telle propriété, domiciliées depuis deux ans et payant une contribution, se réuniraient pour former une assemblée coloniale. »

Il en résulta qu'entre les mulâtres et les blancs l'égalité des droits politiques était proclamée ; mais parce que, dans la loi, les hommes de couleur, libres, n'étaient pas désignés en propres termes, les colons soutinrent que le décret du 18 mars ne s'appliquait qu'aux blancs.

L'assemblée de Saint-Marc osa usurper un à un tous les pouvoirs de l'assemblée nationale et déclara que ses décrets relatifs au régime intérieur de la colonie ne seraient exécutés qu'après leur admission par la législature coloniale. M. Peyrrier, qui alors gouvernait Saint-Domingue, finit par résister à de telles prétentions et il y eut dans l'île deux gouvernements, deux partis, deux armées ; il y eut les métropolitains ou *pompons blancs*, et les partisans de l'assemblée de Saint-Marc ou *pompons rouges*. La querelle s'envenimant, le gouverneur prononça la dissolution de l'assemblée de Saint-Marc ; les deux partis en vinrent aux mains et, le 8 août, 85 personnes des plus riches de l'île s'embarquèrent pour aller rendre compte de leurs actes à Paris.

Circonvenue par des hommes intéressés à la tromper, assaillie de plaintes contradictoires et trop éloignée du théâtre des événements pour les apprécier, l'assemblée nationale était condamnée à suivre, en ce qui touchait les colonies, une marche vacillante et tortueuse. Le 12 octobre 1790, elle rendit un décret qui confirmait la dissolution de l'assemblée de Saint-Marc et prescrivait

l'exécution de ses décrets antérieurs ; mais le comité colonial avait fait précéder ses conclusions d'un préambule obscur, rédigé dans le but de satisfaire les deux partis. « Dans le décret d'octobre, dit plus tard Brissot, on sacrifiait l'assemblée de Saint-Marc à des vengeances et les gens de couleur à l'assemblée de Saint-Marc. »

La guerre civile devait sortir de ces obscurités ; mais, pour éclater, l'agitation n'avait pas attendu le décret du 12 octobre.

Le 26 octobre 1789, un jeune mulâtre, nommé Vincent Ogé, abordait furtivement au Cap, rapportant d'Europe des idées d'affranchissement. Toutefois il ne venait pas combattre pour les esclaves. Séparant d'avec la cause des noirs celle de sa caste, il réclamait l'égalité politique des mulâtres et des blancs, il invoquait les décrets de mars dont il voulait l'exécution, disant : « Je ne ferai pas soulever les ateliers, ce moyen est indigne de moi. »

Nous ne pouvons nous étendre sur la conduite de ce mulâtre, qui fut forcé de se réfugier dans la partie espagnole de l'île ; livré, en violation du droit d'asile, il fut condamné à expirer sur la roue, après avoir été rompu vif.

A l'appui du décret du 12 octobre 1790, deux bataillons d'Artois et de Normandie avaient été envoyés à Saint-Domingue ; mais, à leur arrivée dans l'île, ils furent séduits par les *pompons rouges*, qui employèrent en cette occasion tous les moyens et allèrent jusqu'à fabriquer un faux, pour faire croire au régiment, commandé par Mauduit, que l'assemblée nationale révoquait les éloges qu'elle lui avait décernés précédemment.

La puissance métropolitaine alla en déclinant de jour en jour, la troupe séduite appartenait aux *pompons rouges*. Le gouverneur fut forcé d'abandonner Port-au-Prince et les créoles s'administrèrent eux-mêmes.

Il ne suffisait pas d'avoir vaincu la métropole dans ses agents : pour être durable, leur victoire avait besoin d'être consacrée par l'assemblée nationale et tous leurs efforts se dirigèrent vers ce but. Les propriétaires de Saint-Domingue, résidant à Paris, avaient formé un club : non contents de faire une rude guerre d'écrits et de paroles à Brissot, à l'abbé Grégoire, à tout le club

des amis des noirs, les représentants des colons transportèrent hardiment le combat au sein de l'assemblée nationale ; ils avaient Barnave pour avocat; ils étaient parvenus à soumettre le comité colonial à leur influence : la bataille fut risquée.

Le 7 mai 1791, Delâtre, au nom du comité colonial, présenta un projet concluant à ce que aucune loi sur l'état des personnes ne fut portée, sans avoir été provoquée par la demande des assemblées coloniales. Autant eût valu décréter l'éternité du régime sous lequel nègres et mulâtres se traînaient frémissants. Le 11, après avoir tracé un vif tableau des humiliations infligées à la race des hommes de couleur, l'abbé Grégoire demanda pour eux l'admission à tous les droits des citoyens libres et la question préalable sur le projet du comité. A la question de droit, Malouet opposa la question de fait; il déclara que rejeter le projet du comité serait décréter la croisade la plus sanguinaire qu'on pût prêcher contre les Français ; à quoi Lanjuinais répondit: « Craignez, au contraire, une explosion terrible, si vous prononcez contre les gens de couleur une exclusion éternelle, en rendant leurs tyrans... leurs juges ». Moreau de Saint-Méry, un créole, prit la parole pour ceux de sa race, mais il fut interrompu par Barnave, qui s'écria : « Il faut tenir aux colons ce qu'on leur a promis ». L'abbé Sieyès répliqua que, « par les décrets du mois de mars, l'initiative des lois avait été accordée à tous les hommes libres, non à certains colons », et cette réponse fut accueillie par trois salves d'applaudissements. La droite était consternée: l'abbé Maury imputa aux hommes de couleur les passions et l'orgueil qui, presque toujours, composent le lot des parvenus. Il prononça cette phrase : *La fantaisie du gouvernement est devenue le luxe de leur amour pour la liberté.* Ici trente mille blancs, là sept cent mille noirs ou mulâtres. « Si vous ne mettez, ajouta-t-il, du côté des trente mille la protection de la loi, plus d'équilibre : les colonies ne feront que changer d'oppresseurs ». Barnave avait demandé : « Voulez-vous des colonies oui ou non? » Robespierre dit: « Périssent les colonies, s'il doit vous en coûter votre gloire, votre bonheur et votre liberté ». Dupont s'était écrié : « S'il fallait sacrifier l'intérêt ou la justice, il vaudrait mieux sacrifier les colonies qu'un principe ».

Le résultat de cette discussion fut un décret qui parut le 15 mai 1791, portant : « Le corps législatif ne délibérera jamais sur l'état politique des gens de couleur qui ne sont pas nés de père et mère libres, sans le vœu préalable, libre et spontané des colonies. Les assemblées coloniales actuellement existantes subsisteront ; mais, les gens de couleur nés de père et mère libres seront admis dans toutes les assemblées paroissiales et coloniales futures, s'ils ont d'ailleurs les qualités requises. »

Du même coup, la cause des mulâtres triomphait et celle des noirs était abandonnée. Tel qu'il était, ce décret excita parmi les colons des transports de rage. A Saint-Domingue, ce ne fut qu'un cri : il faut résister ! et, dans l'assemblée coloniale, on entendit ces paroles : *La France ne nous est plus rien. Que n'avons-nous ici Bouillé !* Il est vrai que, le 9 août 1791, l'assemblée générale, séante à Leogane, arrêta, à la majorité de 67 voix contre 46, qu'elle reconnaissait sa dépendance en ce qui concernait les relations avec la métropole ; mais, en même temps, elle agissait comme pouvoir souverain, établissait des impôts, suspendait la liberté de la presse, défendait l'entrée des papiers venus de France, taxait le sucre et le café embarqués pour la métropole.

Il était impossible qu'une catastrophe ne suivit pas l'excitation qui régnait partout. Les colons parlaient d'indépendance ; les *petits blancs,* ceux qui ne possédaient pas au-delà de 20 esclaves et formaient la démocratie de la race blanche, parlaient d'égalité; les mulâtres parlaient de droits politiques ; à leur tour, les nègres parlèrent de liberté. Déjà plusieurs d'entre eux s'étaient enfuis. Quelques ateliers s'étaient agités. Dans la nuit du 23 au 24 août, les nègres du Nord de Saint-Domingue s'assemblèrent au fond des forêts épaisses qui couvrent le morne rouge. Un noir, auquel ceux de sa race attribuaient une puissance surnaturelle, éleva la voix, et après s'être répandu en invocations magiques, prononça un oracle qui fut le signal de scènes d'inexprimables horreurs. Le mot de Mirabeau : *donnez-moi une bête brute, j'en ferai une bête féroce,* se réalisa, pour le malheur de ceux qui avaient si longtemps tenu des êtres appartenant comme eux à la grande famille humaine dans l'abrutissement de l'esclavage. Les oppresseurs de la veille furent les égorgés du lendemain. Point de

pitié, point de merci de la part des noirs, altérés de vengeance. Cent mille nègres, la torche à la main, passèrent sur l'île comme un torrent de feu. La plaine du Cap, la plus riche des Antilles, ne présenta plus qu'un lamentable monceau de ruines. Dans cette partie de l'île, deux cents manufactures de sucre et six cents de café furent détruites en quelques jours. Ces richesses créées par le travail de l'esclave, étaient anéanties par la colère de l'esclave. Guerre aux choses, mais aussi guerre implacable aux hommes ! Les habitants des lieux écartés qui n'eurent pas le temps de monter à cheval furent massacrés. Partout la désolation, la terreur, l'incendie, la mort.

Cependant, revenus de leur première surprise, les blancs avaient couru aux armes. La lutte s'engagea. Les nègres se dispersèrent, n'étant pas assez forts pour résister à la fois à la garde nationale et aux troupes. Ils ne purent tenir la campagne, et alors les exécutions, les égorgements, les atrocités continuèrent en sens inverse.

Malgré tous ces ravages qui eurent lieu dans toutes nos colonies, les blancs surent conjurer les dangers en appelant les Anglais, lesquels s'empressèrent d'accourir ; mais une partie des colons, plus clairvoyants, aidés des mulâtres, résista à leur invasion ; et, pour les repousser, ils promirent la liberté aux nègres qui se déclareraient pour la république. La convention avait proclamé par son décret du 4 février 1794 tous les nègres libres. Dès cet instant, ceux qui servaient la cause royale passèrent du côté des républicains, et les Anglais n'eurent plus aucun espoir sur nos riches possessions, sauf la Martinique que nous perdîmes le 22 mars suivant et qui ne nous fut rendue qu'à la paix d'Amiens, en 1802.

A Saint-Domingue, qui prit le nom de république d'Haïti, parut un nouveau chef, un noir, Toussaint-Louverture, qui prit un tel ascendant sur les esclaves de sa race que le gouvernement français crut devoir se l'attacher en le confirmant dans le grade qu'il avait pris de *général en chef des nègres* : il chassa de l'île une armée anglaise que les colons de la Jamaïque avait envoyée au secours des blancs. La colonie allait prospérer, pensait-on, quand le premier consul Bonaparte crut devoir, la mer étant libre après

le traité d'Amiens, reprendre possession de Saint-Domingue. A l'arrivée de la flotte française, Toussaint-Louverture vit bien que l'esclavage des noirs allait renaître et il se prépara à combattre. Ses troupes admirablement organisées mettaient aux abois la bravoure et l'activité des Français, qui alors usèrent de diplomatie et promirent aux noirs une liberté et une égalité inconditionnelles. La paix fut signée. Mais, dès le lendemain, Toussaint-Louverture était enlevé, transféré à bord d'un vaisseau, conduit en France où il périt en 1803, dans les cachots du fort de Joux.

Ce manque de foi fit rouvrir la campagne : le climat minait l'armée française, dans l'impossibilité de recevoir des renforts par suite d'une nouvelle rupture avec l'Angleterre. Tout provoqua une capitulation et Rochambeau, qui commandait les Français, après la mort du général Leclerc, dut se livrer, avec ses troupes et sa flotte, à la merci des Anglais.

Le 30 novembre 1803, jour de l'évacuation, Saint-Domingue appartint de nouveau aux noirs, ayant pour gouverneur général un noir du nom de Dessalines, qui, né avec des sentiments moins élevés que Toussaint-Louverture, marqua la première période de son pouvoir par un massacre épouvantable. Dans les premiers mois de 1804, on égorgea tous les blancs sans distinction d'âge et de sexe. Dessalines se fit couronner empereur ; mais, en 1806, il fut assassiné par les siens. Il fut remplacé par Christophe, qui eut à lutter contre Péthion, son rival, qui néanmoins conserva le commandement du Sud de l'île jusqu'à sa mort (1818), lequel fut remplacé par Boyer. La lutte recommença entre Christophe et Boyer, lorsqu'une conspiration éclata contre Christophe qui, pour éviter d'être assassiné, préféra se suicider. Boyer devint maître de toute l'île, un coup de main lui ayant livré la partie espagnole.

La France se décida alors à reconnaître l'indépendance de l'île, moyennant une indemnité de 150 millions pour les anciens colons, mais cette dette étant trop lourde, la France se trouva dans l'obligation de consentir une forte réduction, que l'on aurait bien pu prévoir en signant le traité (juillet 1825).

Nous n'avions plus rien à voir dans le sort de cette belle colo-

nie, *la perle des Antilles*, où les Rochelais en particulier eurent considérablement à souffrir des insurrections multiples qui y éclatèrent. Sa perte pour la France fut un grand malheur, suite forcée de la grande quantité d'esclaves entassés dans cette île.

Nous nous sommes laissés entraîner, sur cette question de l'esclavage et des suites qui en résultèrent, au-delà des limites que nous nous étions assignées, en raison de l'importance que la Rochelle attachait à la colonie de Saint-Domingue, colonie où chaque armateur avait une maison, des magasins et des parents et amis pour s'occuper de leurs affaires commerciales; plusieurs même possédaient des exploitations de café, de sucre et d'autres denrées. Ce fut donc un coup terrible pour eux de perdre, du même coup, leur fortune et de savoir tués, assassinés, leurs représentants dans cette île.

Le commerce colonial était perdu pour la France ou du moins ne pouvait plus avoir l'importance d'autrefois. Les esclaves rendus libres ne jouirent que peu d'années de la liberté, car, sous le consulat, la traite fut rétablie.

FIN DE LA CINQUIÈME PARTIE ET DERNIER VOLUME.

APPENDICE

Résumé des principaux faits depuis 1790

Après avoir expliqué ce que fut la chambre de commerce de la Rochelle au XVIIIe siècle, retracé les services qu'elle rendit et rappelé ses rapports avec le gouvernement monarchique, dans le but de conserver à la France le mouvement commercial avec ses colonies, comme la bonne renommée dont le port de la Rochelle jouissait depuis plusieurs siècles, il me paraît utile de résumer les principaux faits qui se sont déroulés en cette ville depuis la suppression des chambres de commerce, décrétée le 27 septembre 1791.

Il ne faut pas oublier que la prospérité du port de la Rochelle finit avec la monarchie ; qu'après avoir perdu nos colonies, le commerce éprouva des calamités terribles en 1793 et années suivantes, et que, malgré les espérances déchues, l'on vit toujours les négociants rochelais animés du plus grand désir d'entretenir la paix et la tranquillité dans leur ville, cherchant le bien de la nation, tout en désirant voir renaître le commerce.

Etats généraux de 1789. — Rappelons tout d'abord que, lorsqu'il fut question de la convocation des états généraux, la chambre de commerce demanda à avoir des députés spéciaux chargés de la représenter. Pareille demande fut faite par presque toutes les chambres de commerce, mais sans succès. Aux élections qui eurent lieu à la Rochelle, aucun négociant ne fut choisi comme député du tiers état, ce qui ne satisfit pas les commerçants ; les élus, malgré leur grande honorabilité, ne pouvant suppléer à leur manque de connaissance des intérêts et des besoins de la classe de citoyens

qui, par leurs entreprises, contribuaient si puissamment à la prospérité de la ville, de la France et de ses colonies. Ce résultat paraissait prévu, le nombre des votants, en ville, étant très faible en comparaison de celui des campagnes, presque tous praticiens, *dans la dépendance des magistrats auxquels ils ont cherché à faire leur cour* (1).

Malgré cet insuccès, la chambre de la Rochelle députa M. J.-B. Nairac près les états généraux, chargé de s'entendre avec les députés spéciaux des autres chambres et juridictions consulaires, afin de produire leurs réclamations contre les entraves s'opposant à la prospérité commerciale et maritime. Ces députés prirent le nom de : *Les députés extraordinaires des manufactures et du commerce de France.*

Le 8 octobre 1789, ils présentèrent à l'assemblée nationale l'adresse suivante :

« Nosseigneurs, les manufactures, les villes de commerce intérieur et les places maritimes de France, accablées des mêmes fers, sous lesquels la nation gémissait, ont tourné leurs regards et leurs espérances vers les représentants de la nation. Elles nous ont députés extraordinairement près l'assemblée nationale, pour lui offrir leurs respects, et pour exprimer le vœu de plusieurs millions d'hommes qui, par leur état, forment le lien commun de la grande famille, de cette foule innombrable d'ouvriers, de matelots, de citoyens de toute espèce, qui, dans la langueur des travaux et de l'industrie, élèvent leurs bras oisifs, implorent une subsistance qui leur a été enlevée, et n'aspirent qu'à la mériter, en fertilisant les propriétés territoriales, en appropriant les matières premières à nos besoins, en les exportant chez l'étranger, en lui imposant un véritable tribut, et en portant ainsi le mouvement et la vie dans toutes les parties de l'empire.

» L'importance du commerce, son influence sur la fortune publique et sur les moyens d'acquitter la dette nationale, qu'on tenterait en vain de libérer, si on la détruisait, fixeront l'attention la plus sérieuse de l'assemblée nationale sur une des sources de la richesse et de la population du grand empire qu'elle s'occupe de régénérer.

» Nous ne doutons point, Nosseigneurs, que l'assemblée nationale, touchée de cette considération, n'accorde la plus haute protection aux manufactures et au commerce, qu'elle ne daigne accueillir les représentations, les renseignements, les matériaux que leurs députés extraordinaires auront à lui offrir, soit dans des mémoires particuliers, soit dans des interrogatoires ou discours à la barre de l'assemblée, soit dans les discussions aux comités où on leur ferait l'honneur de les appeler.

» Pour présenter à votre sagesse toutes les notions de l'expérience, les seules qu'elle réclame et que nous ayons à lui offrir, il nous paraît indis-

(1) Voir la première partie de cet ouvrage : *La représentation commerciale*, page 322 et les suivantes ; et *Les bourgeois rochelais des temps passés et les causes de la décadence du commerce rochelais*, par Emile Garnault, *Revue historique*, année 1899.

pensable d'être instruits de toutes les motions directes ou indirectes qui pourraient être relatives aux manufactures ou au commerce, des débats auxquels ces motions donneraient lieu, des mémoires qui seraient lus ou remis à l'assemblée ou aux comités.

» En conséquence, nous avons l'honneur de vous supplier, Nosseigneurs, de nous faire donner communication de tous les mémoires qui pourront avoir quelque rapport aux manufactures ou au commerce, et de nous assigner une place, dans une des tribunes qui environnent l'assemblée, où dans tel autre endroit que vous jugerez convenable. »

A quoi, le président répondit :

« Messieurs, le commerce est trop intéressant à l'état, pour n'être pas un des principaux objets des soins de l'assemblée nationale : elle a depuis longtemps nommé un comité pour s'occuper de cet article si important à la prospérité générale, et elle prendra votre demande en considération, pénétrée du plus vif désir de faire tout ce qui peut être utile à la chose publique, elle recevra toutes les lumières que vous croirez devoir lui donner. »

La discussion ouverte sur cet objet, l'assemblée décréta :

« Que les motions et mémoires, concernant le commerce, seraient communiqués par MM. du secrétariat du comité du commerce aux représentants des diverses villes du commerce du royaume ; et que ces mêmes députés auraient une place spéciale dans une tribune particulière. »

Malgré ce succès, rien n'égalait le mépris de la majorité de l'assemblée nationale pour le commerce, à tel point qu'on semblait prendre à tâche d'humilier les députés extraordinaires et que, sans le zèle et le courage qui les soutenaient, la plupart d'entr'eux auraient demandé leur rappel.

M. Nairac rentra à la Rochelle, le 26 août 1790, après une absence de plus d'une année, bien que les députés extraordinaires continuassent à siéger à Paris. Ils insistèrent pour son retour parmi eux et, le 2 décembre 1790, ils réclamèrent avec instance sa présence, les événements de la Martinique et la situation générale des colonies amenant tous les jours les questions les plus intéressantes pour le commerce : ils sentirent vivement la privation de ses lumières et de son zèle.

M. Nairac ne retourna pas à Paris, malgré les sollicitations de ses collègues.

Lors des élections à l'assemblée législative — 1791 — M. Dumoustier, négociant à la Rochelle, fut compris dans les onze députés qu'envoya le département.

Rareté de l'argent. — Disette de grains. — Assignats. — En 1789, plus la société s'avançait dans la rénovation où elle était entrée, plus les obstacles se multipliaient. La rareté de l'argent devint si grande, que l'assemblée nationale, pour assurer les services publics, eut recours à un appel au désintéressement des citoyens.

Cet appel fut entendu de toutes les classes et chacun déposa son offrande sur l'autel de la patrie. Une masse considérable d'objets de prix fut versée à la monnaie de la Rochelle. Les volontaires rochelais firent don de leurs boucles d'argent, partie essentielle de l'ajustement de tout homme du monde à cette époque. Malgré cela le numéraire devenait de plus en plus rare. La chambre de commerce de la Rochelle prit une mesure qui eut le double avantage de préserver la ville d'une disette totale d'argent et d'épargner au trésor des frais énormes pour le transport des espèces métalliques. Informée que la direction de la monnaie se préparait à expédier à Paris un envoi considérable d'écus neufs, la chambre de commerce obtint la délivrance de ces espèces et créa, en échange, sous sa garantie, une seule traite à courte échéance sur Paris. Les écus furent distribués aux négociants qui avaient fourni le papier, et la ville conserva une masse de capitaux qui, mis en circulation, raviva l'industrie locale.

A la rareté du numéraire se joignit celle plus affligeante encore des grains. Les hommes les plus honorables furent incriminés, et la multitude, toujours prête à s'alarmer, accusa d'honnêtes négociants des causes de sa souffrance.

Le commerce rochelais s'était fait une loi de ne tirer que de l'étranger ses approvisionnements de grains et, il obtint, comme preuve de son zèle et de son patriotisme, une prime pour cette importation, qui présentait des chances diverses de pertes. Mais les mouvements populaires qui éclataient journellement à l'occasion de la cherté du pain, avaient jeté la défiance dans l'esprit des négociants étrangers, qui n'osaient expédier leurs chargements en France. Un comité se forma à la Rochelle, dans le but d'assurer l'approvisionnement de la ville au moyen d'une commandite. Une note insérée dans le *Moniteur* fut adressée aux négociants étrangers, note qui parut produire le meilleur effet. Quelques jours après, ce comité annonça que plusieurs cargaisons de blé faisaient voile pour la Rochelle ; puis, par un autre avis, on fit savoir qu'il serait vendu des blés de première qualité, jusqu'à concurrence d'un tonneau par chaque acheteur.

Des difficultés bien plus graves s'annonçaient. On refusait de payer les impôts. Les proclamations du directoire du district, les appels de la société des amis de la constitution, rien n'y fit. L'argent manquait partout. La chambre de commerce de la Rochelle se signala encore par son empressement à venir au secours de la population. A la fin de 1790, afin de faciliter l'échange des assignats, elle créa un bureau d'échange, où on délivrait des billets de 3 et 6 livres en échange d'assignats. Ils portaient un timbre représentant un vaisseau, avec ces mots pour devise, *arte et labore*, et étaient signés par un syndic et par le secrétaire de la chambre. Au mois de juillet suivant, le procureur de la ville fit part au conseil général de la commune des difficultés qu'éprouvaient les citoyens pour payer les menues denrées avec ces cartes, par suite de la rareté de la petite monnaie, et le conseil décida que la chambre de commerce serait priée de faire une émission de

100,000 livres de cartes de confiance de 15 à 30 sols. Mais les marchands de comestibles refusèrent de les prendre, quand le prix de l'objet vendu n'atteignait pas la valeur de ces cartes, parce qu'ils manquaient de menue monnaie. Le corps de ville décida le 1er septembre 1791, que les administrateurs du district seraient invités à mander au directeur de la monnaie de la Rochelle de délivrer à la municipalité les 2,500 livres de billon qui se trouvaient dans cet établissement et d'accélérer la fabrication des monnaies de cuivre dont la matière existait en ses mains. Deux jours après, la municipalité en possession de ces 2,500 livres de billon les échangeait contre des assignats de 5 livres et des cartes de confiance de 3 livres.

La chambre de commerce se trouva dans l'obligation de retirer ses cartes de confiance, par suite de la mise en circulation de faux assignats ; alors le conseil général de la commune arrêta, le 21 mai 1792, qu'il émettrait pour 100,000 livres de billets de confiance, en billets de 30 sols, 20 sols, 15 sols et 10 sols, gravés en taille douce, au moyen d'une planche en cuivre. Puis, le 25 juin suivant, il décidait qu'au lieu d'émettre 100,000 livres, il en émettrait pour 200,000 livres ; savoir : 100,000 livres en billets de 10 sols, 60,000 livres en cartes de 4 sols et 40,000 livres en cartes de 7 sols.

A la Rochelle, on échangeait 5,700 livres en assignats pour un louis d'or de 24 livres.

La monnaie, qui comptait parmi ses membres tant de négociants distingués, vit ses ateliers fermés en 1794. Ils se rouvrirent en 1803 et furent définitivement fermés en 1836, la faillite du directeur de cet établissement en hâta la suppression.

Suppression des chambres de commerce. — A la fin de 1790, l'idée de la suppression des chambres de commerce était entrée dans l'esprit de quelques personnes qui considéraient que ces établissements n'étaient pas nécessaires. Un décret du 27 septembre 1791 supprima toutes les chambres de commerce du royaume ; mais son exécution immédiate n'eut pas lieu à l'égard de certaines chambres (celle de la Rochelle était de ce nombre) chargées de la perception de taxes dont le produit était assigné à des travaux d'amélioration de ports, de rivières, etc. Le comité d'agriculture et du commerce, tenant à ce qu'il ne reste pas trace des chambres de commerce, ne voulait pas qu'on fasse prolonger une liquidation pouvant rappeler leur existence.

Dans ces conditions, la chambre de commerce de la Rochelle, qui avait rendu tant de services depuis près d'un siècle, crut devoir ne plus se réunir, ne doutant pas qu'un ou deux officiers municipaux seraient désignés pour la liquidation de ses dettes. Elle s'abstint donc de tenir ses séances à partir du 23 décembre 1791. Un décret du 6 septembre 1792 régla la conservation des droits que percevaient les chambres de commerce (1).

(1) Voir : *La juridiction consulaire et la bourse de commerce de la Rochelle*, par E. Garnault, in-4° de 220 pages, 1896.

Le commerce était arrêté, à la Rochelle, par les troubles de Saint-Domingue; dès lors peu ou point d'expéditions pour la côte d'Afrique. On ne voyait plus d'Américains, parce qu'ils avaient le plus grand dégoût pour les assignats, et que l'argent monnayé avait disparu de la circulation. La terreur régnait partout; chacun réclamait des certificats de civisme: la privation de ce certificat exposait le citoyen à une surveillance hostile et à une infinité de dénonciations dont il ne pouvait manquer d'être victime.

Il semblait qu'en supprimant toutes les chambres de commerce, l'assemblée nationale se soit plus préoccupée de faire disparaître une institution de l'ancien régime que ces compagnies elles-mêmes. On en trouve la preuve dans les essais de réorganisation qui furent immédiatement tentés.

Dès le 26 octobre 1791, un comité fut créé à Paris sous le titre de *Bureau central de l'administration du commerce.* En portant à la connaissance des directoires des départements la création de ce bureau, le ministre de l'intérieur leur demandait de lui faire parvenir les pièces et mémoires qui paraîtraient le plus propres à éclairer le gouvernement sur les besoins commerciaux de leur région, et il les engageait à s'entourer, pour la rédaction de ces mémoires, de l'avis des anciens membres des chambres de commerce.

N'était-ce pas inciter les négociants à se réunir pour la défense de leurs intérêts communs ? C'est ainsi que quelques villes procédèrent à la nomination d'un *conseil de commerce.* A la Rochelle, il n'en fut pas ainsi, espérant qu'exception serait faite à la règle générale, en faveur des chambres qui avaient des dettes gagées sur des droits à percevoir.

Le bureau central de Paris tenta une œuvre de centralisation qui pouvait être en rapport avec les idées d'alors, mais qui ne paraît pas avoir réussi fort heureusement. Il écrivit aux directoires des départements qu'ils eussent à se faire remettre les archives des chambres de commerce. Si quelques directoires ont fait exécuter cet ordre, il est bien à craindre que tous ces papiers, si intéressants pour l'histoire du pays, n'aient été remis à l'administration de la guerre, pour servir à confectionner des cartouches pendant les guerres de la république. A la Rochelle, du moins, les archives restèrent à la chambre de commerce, où elles forment un ensemble des plus intéressants.

Projet d'armer en course. — M. Monge, ministre de la marine, transmit aux municipalités, aux administrateurs de la marine et aux sociétés populaires des ports, l'arrêté du conseil exécutif provisoire délibéré le 7 janvier 1793, l'an second de la République. Il s'exprimait ainsi :

« Citoyens, l'heure va bientôt sonner où nos braves habitants des côtes maritimes pourront déployer leur énergie et se mesurer corps à corps avec les ennemis de notre sainte liberté ; les tyrans sont incorrigibles, ils veulent éprouver sur mer si la fortune leur deviendra plus favorable ; fatigués de nos triomphes, ils sont jaloux de notre bonheur, ils veulent souiller

notre gloire; ils vont réunir toutes leurs forces et tenter un dernier effort ; redoublons de fermeté, citoyens, nous avons juré de vivre libres et de maintenir la république dans son intégrité : fidèles à nos serments nous prouverons à ces despotes avides de notre sang, de nos trésors, et jaloux de notre liberté, que, sur tous les éléments, le génie des Français libres triomphera de leurs efforts et que leurs projets insensés n'aboutiront qu'à affermir la liberté des uns et à détruire la tyrannie des autres.

» Citoyens, je vous transmets l'arrêté du conseil exécutif provisoire en date du 7 janvier ; vous y verrez que les principales puissances maritimes n'ayant pas répondu aux invitations qui leur ont été faites pour la suppression de la course sur mer, cette course n'est défendue par aucune loi. Vous connaissez, citoyens, les usages et les grands avantages de la course. Il est incontestable que c'est un des plus sûrs moyens de rendre la guerre onéreuse à nos ennemis, et si, contre notre intention formelle, nous faisons du tort aux individus étrangers dont les gouvernements machinent la destruction de notre liberté, ces individus ne devront en attribuer les malheurs qu'à leurs agents perfides ; et s'ils connaissent bien leurs intérêts, ils forceront leurs gouvernements à ne pas s'immiscer dans les affaires des Français libres.

» Que ceux qui voudront faire la course sachent donc qu'aucune loi ne les empêche et si quelque nouvel ennemi se déclare contre la nation française, au premier signal que nous donnera la convention nationale, des essaims de corsaires sortiront à l'envie de nos ports, accumuleront sur la tête des tyrans le mécontentement des peuples esclaves ou dupes ; ils les feront trembler au fond de leurs donjons. »

La convention nationale aurait voulu voir interdire la course par toutes les principales puissances maritimes et, n'ayant pu y parvenir, le ministre de la marine incitait les Français à l'entreprendre contre nos ennemis (1).

Mesures prises par le comité de salut public. — La convention décréta les mesures les plus funestes. Elle ne se borna pas à prohiber tout commerce avec l'ennemi, elle détruisit celui des neutres et des amis. L'embargo fut décrété sur les navires et les marchandises des puissances alliées et neutres. (Décret des 11 avril et 22 juin 1793). La cessation des relations commerciales amena la disette ; l'argent manquait et la guerre inspirait des inquiétudes. La loi sur le maximum aggrava la situation.

Par arrêté du comité de Salut public du 23 ventôse an II (13 mars 1794), pour encourager l'agriculture, donner de l'activité aux manufactures et effectuer, sans détriment pour la république, le paiement des denrées de

(1) On connaît le peu de goût que les Rochelais eurent précédemment pour la course, qui leur donna plus de perte que de profits. Nous n'avons rien trouvé qui puisse nous faire croire que l'appel du ministre les porta à armer des corsaires ; mais, comme nous le verrons plus loin, ils se décidèrent à tenir compte de l'invitation qui leur était faite, lorsque les Anglais bloquèrent les ports français.

première nécessité importées de l'étranger, et pour presser l'exportation de celles surabondantes, il fut décidé : 1° Que le commerce de Bordeaux serait requis de fournir 20 millions de traites sur l'étranger ; 2° le commerce de Nantes, 10 millions ; 3° le commerce de Marseille, 15 millions ; 4° le commerce de Cette et de Montpellier devait exporter trente cargaisons de vins et deux mille pièces d'eau-de-vie ; 5° un recensement de toutes les denrées coloniales se trouvant dans les ports de la Rochelle, Saint-Malo, le Havre-Marat, Dunkerque et autres lieux, devait être fait ; les directeurs de district devaient surveiller ces recensements, en adresser l'état à la commission des subsistances et approvisionnements, chargée de déterminer les points où elles devraient être transportées (1).

Pour arriver à l'exécution de cet arrêté, il fut créé à la Rochelle, en exécution de l'article 8 de l'arrêté du comité de Salut public du 11 germinal an II (31 mars 1794), une agence chargée de faire exécuter l'arrêté du comité du 23 ventôse. A cet effet, le directoire du district nomma le 11 prairial an II (30 mai 1794) MM. J.-B. Nairac, Guymet et Louis Admyrauld. Puis le même jour, le conseil général du district prit un arrêté et nomma MM. J.-B. Nairac, Rasteau et Guymet, les chargeant de prendre l'état exact des marchandises qui entreront dans le port et de le faire passer régulièrement à la commission du commerce.

Dans ce second arrêté M. Rasteau figure à la place de M. Louis Admyrauld, sans que nous puissions dire pourquoi. Nous pensons qu'ayant abandonné le commerce depuis plusieurs années, il ne voulut point accepter cette mission.

Nous ne savons rien des travaux de cette agence, non plus que du bureau de correspondance de la Rochelle, chargé de correspondre avec celui de Paris, établi le 4 ventôse an III (22 février 1795) ; bureau qui fut composé de MM. de Missy, président ; Delaire aîné, secrétaire ; Robert aîné ; Callot, Marcou ; Rasteau, Etienne-Isaac ; Collet père, Paul.

Volontaires nationaux. — Blocus des ports français. — La patrie venait d'être déclarée en danger. Un négociant rochelais, Rondeau, qui était lieutenant-colonel de la garde nationale, n'hésita pas à s'offrir pour la défense des libertés conquises et se proposa pour conduire aux armées les volontaires qui voudraient se lever à la Rochelle. Cent cinquante jeunes gens imitèrent son exemple, parmi lesquels nous trouvons beaucoup de fils de négociants, tels que : Pellier, Giraudeau, Seignette, Bourrillon, Verdier, Bourgine, Texier, Bonneau, Chatonet, Latouche, et bien d'autres. Cette petite troupe commandée par Rondeau, qui ne voulut accepter que le grade de capitaine, avait l'ordre de rejoindre l'armée des Alpes ; puis elle fut dirigée sur Toulon au moment où les Anglais avaient débarqué une forte

(1) Voir : *Recueil des actes du comité de Salut public* par F.-A. Aulard.

garnison. Cette petite force très vaillante se couvrit de gloire, lors des combats auxquels elle prit part en Italie. Son commandant mourut à Savone, des suites de ses blessures, le 5 juillet 1796, n'étant âgé que de 39 ans. La ville de la Rochelle, pour perpétuer sa mémoire, a donné à l'une de ses rues le nom de **Brave Rondeau**, ainsi qu'il était désigné dans une lettre du directoire exécutif signée Carnot.

La perspective d'une guerre avec l'Angleterre inspira les plus vives inquiétudes. Ce fut bien autre chose quand la guerre de la Vendée eut été marquée par des revers.

Nos ports furent bloqués par les Anglais et les Rochelais s'en vengèrent en armant en course. Des nombreux capitaines qui se signalèrent, le nom de Giscard est resté le plus connu. Commandant la **Rochelaise**, puis la **Mouche**, il enleva plusieurs bâtiments de guerre aux ennemis et enrichit la maison Chégaraye, son armateur.

Il ne paraît pas douteux que si, en 1796-97, la paix avec l'Angleterre, dont chacun caressait l'espoir, eût pu se conclure, la Rochelle eût vu son commerce prendre une très grande prospérité. Malheureusement l'expédition d'Irlande, qui eût amené cette paix si désirée, n'avait pu réussir.

Nelson avait triomphé à Aboukir ; les Anglais étaient maîtres de la mer et chaque jour la Rochelle apprenait que quelques-uns de ses braves capitaines venaient d'être pris. On voyait dans la ville un grand nombre d'habitants de Saint-Domingue plongés dans la misère et l'on se demandait si, après les défaites de nos armées en Italie, l'on ne serait pas obligé bientôt de défendre nos propres frontières. C'est au milieu de toutes ces angoisses que l'on apprit les préparatifs en Angleterre d'un grand armement : devait-il être destiné pour les côtes de l'Aunis, c'est ce qu'on redoutait ?

Consulat. — A la nouvelle du remplacement du directoire par une commission consulaire, la joie fut vive à la Rochelle, car on pensait que Bonaparte ferait les plus grands efforts pour étouffer la révolte de Saint-Domingue, colonie où les Rochelais avaient des intérêts immenses.

La nouvelle constitution de l'an VIII fut proclamée le 4 nivôse (25 décembre 1799). Le consulat apporta aussitôt une notable amélioration dans les affaires et chacun s'attachait à seconder Bonaparte dans ses projets pour la régénération de la France. Le crédit public se rétablissait, mais ce qui fit le plus d'impression sur les Rochelais, ce fut l'organisation du conseil des prises, l'envoi d'un délégué en Angleterre pour l'échange des prisonniers, les négociations relatives à la paix, et surtout le départ d'une expédition pour Saint-Domingue. On était généralement convaincu que, si l'ordre pouvait être rétabli dans cette colonie, la Rochelle pourrait reprendre le commerce important qu'elle y faisait autrefois.

Malheureusement, à la première apparition des troupes à Saint-Domingue, eut lieu l'incendie du Cap. L'armée, épuisée par les fatigues et la maladie,

expira presque toute sur ce sol lointain et, dès lors, la ruine des colons fut consommée.

Commission et conseil de commerce à la Rochelle. — Installation d'une nouvelle chambre de commerce. — Le gouvernement s'appliquait peu à peu à la reconstitution des chambres de commerce, organes indispensables chargés de fournir des renseignements utiles sur toutes les branches d'industrie, lorsque le *Bureau du commerce établi à Paris* passa dans les attributions du ministre de l'intérieur. M. Chaptal, qui en était le titulaire, invita les préfets à former près d'eux des *Conseils de commerce*, composés d'un petit nombre d'hommes des plus recommandables par leur moralité et leurs connaissances pratiques (*Lettre du 16 floréal an IX-6 mai 1801*) ; puis il prit un arrêté à la date du 14 prairial an IX (3 juin 1801) portant que les membres de ces conseils seraient pris parmi des négociants et manufacturiers, nommés par le ministre, sur la proposition des préfets.

Nous n'avons pu arriver à découvrir ce qui se passa à la Rochelle, à ce sujet, et nous devons supposer que le préfet ne tint pas compte de l'arrêté du ministre, une commission de commerce étant établie à la Rochelle, nous ne pouvons dire à quelle époque, pour la défense des intérêts commerciaux. Ce que nous pouvons affirmer, c'est qu'elle existait le 17 nivôse an X (7 janvier 1802), ce qui nous est révélé par un mémoire imprimé, seul document de cette commission parvenu à notre connaissance. Si cette commission n'avait pas été créée officiellement, elle n'était pas moins reconnue par le ministre, qui lui adressa diverses questions sur le commerce, par lettre du 1er frimaire an X (22 novembre 1801).

Ce mémoire nous paraissant très intéressant, nous n'hésitons pas à le reproduire *in extenso*, malgré sa longueur, tout en respectant son orthographe.

Mémoire de la commission de commerce de la Rochelle, en réponse aux questions du Ministre de l'Intérieur, par sa lettre du 1er frimaire an X. (22 novembre 1801).

Lorsque la paix engage le Gouvernement à considérer les différentes branches de commerce dont il veut encourager l'exploitation, il est naturel qu'il fixe plus particulièrement les yeux sur le commerce maritime. Le Ministre à qui cet important emploi est aujourd'hui confié, les Administrateurs des Ports, les grands Fonctionnaires publics, voyant un peuple nombreux, actif, industrieux, dont les côtes sont baignées par deux mers, qui, par ses denrés territoriales et ses manufactures, offre aux nations une masse immense d'exportations précieuses ; tous ceux enfin qui s'intéressent à la gloire et à la prospérité de la France, s'occupent à la fois des moyens de réparer douze ans de malheurs et de triste imprévoyance ! Ce peuple, en effet, est placé par la nature et formé par elle-même pour s'élever au-dessus

de tous les autres peuples, à moins qu'on ne méconnaisse ses avantages, ou qu'on ne paralise ses mouvemens. Un Ministre qui mérite la confiance du Gouvernement interroge aujourd'hui toutes les villes commerçantes et maritimes sur l'intérêt général du commerce, et ces questions qui lient le sort de l'Etat à celui des commerçants, honorent un Gouvernement qui se rappelle, sans doute, que ce fut en s'entourant de grands hommes que Louis XIV donna son nom à son siècle.

Les tems déplorables de la démagogie sont à la fin passés! On ne dira plus dans leur délire et leur ignorance, *périssent les Colonies plutôt qu'un principe!*

Nous sommes, ainsi que les Négociants de tous les ports, invités à répondre aux questions que propose le Gouvernement, et déjà nous saisissons cette maxime vivifiante et conservatrice du commerce, *qu'il ne peut souffrir des entraves*; pour prévenir nos lecteurs que nous parlerons ici avec cette liberté franche, qui, en même temps qu'elle honore le Gouvernement qui veut connaître la vérité, honore également les Commerçants chargés de la lui dire.

Il a été un temps où le commerce, abandonné aux mains d'un peuple dispersé, partageait le mépris qu'inspiraient ses facteurs; quelques foires, des caravannes, une marine de petit cabotage, formèrent longtemps le commerce des trois parts de l'ancien monde. Mais à la découverte de l'Amérique, les idées s'aggrandirent à l'aspect étonnant d'un hémisphère nouveau; le Navigateur instruisit le Trafiquant, et celui-ci à son tour éclaira l'Administration.

Les questions relatives au commerce et à la navigation entrèrent dans les cabinets des Souverains; elles y furent discutées à côté de leurs plus précieux intérêts, et ce n'est que dans des jours révolutionnaires qu'on ôse douter que le commerce soit le lien intime et perpétuel des Nations et le bienfaiteur du Monde! Ainsi, dans une ville qui fût la mère de nos premières colonies, où autant que dans toute autre, les Négociants connaissent le prix de l'honneur, dans une ville dont le sceau (*) portait n'aguères l'emblème de son ancienne profession, une dissertation de la nature de celle-ci paraîtrait intéressante, si la manière d'en présenter l'objet pouvait ne pas l'affaiblir.

Nous savons que le nouvel ordre de choses place et fait marcher sur la même ligne, le Négociant utile, le Magistrat intègre et le Guerrier généreux.

Nous savons que, si autrefois les fortunes acquises par le Commerce, achetaient des alliances qui ne devaient pas enorgueillir un homme anobli déjà par son état, nous savons que si ces fortunes s'évaporaient entre les mains de plusieurs, pour se revêtir d'une vaine illustration, nous savons qu'elle resteront aujourd'hui dans le commerce qui les vit naître et s'accroître, et qu'à leur tour elles lui rendront ses bienfaits.

(*) Les armes de la Rochelle étaient un vaisseau.

Mais ces fortunes qui ne se déplaceront plus, où les chercherons-nous à cette heure? Pourquoi dissimuler un malheur qui flétrit tous les genres d'industrie?

Nos manufactures, qui ne peuvent se soutenir que par le plus bas prix de la main-d'œuvre, nos spéculations, dont un emprunt onéreux ruine l'espérance, nos armemens qui commandent l'économie, sous la peine d'écraser de leur poids le Négociant Armateur; enfin, toutes les entreprises utiles, tous les mouvemens de l'émulation où trouveront-ils des capitaux qui les alimenteront sans les dévorer?

Eh! que nous servira-t-il d'indiquer au Gouvernement le moyen de vivifier le commerce, si le crédit public et particulier, qui se tiennent, parce qu'ils sont inséparables, ne sont pas sous la main du Commerçant? Dans quel marché du monde peut se présenter, sans un désavantage ruineux, l'industrie française, quand elle aura payé aux prêteurs qui l'auront aidée, un intérêt dont la différence avec celui des autres nations, ferait seule leur bénéfice?

En présence de l'intérêt usuraire, le commerce fuit et l'industrie soupire de son impuissance! Comment déterminer le capitaliste à s'associer à une entreprise commerciale, quand il n'y voit pas le profit que lui promet un emprunteur, communément nécessiteux? Quel est donc ce monstre qui se nourrit de nos travaux, ou même qui en étouffe la volonté? c'est *l'agiotage!* C'est lui, qui, s'agitant sur le *perron*, porte jusqu'aux extrémités de la France l'engourdissement et la mort!

Au risque de nous tromper, mais dans le désespoir pardonnable de ne pouvoir obéir aux vues du Gouvernement, qui nous invite à déployer nos efforts, nous hasarderons ici quelques réflexions dont nous croyons l'effet salutaire et d'une prompte efficacité.

Le Gouvernement ne pourrait-il pas réduire tous les effets qui alimentent l'agiotage, en un seul papier portant un intérêt légal? dont la création, consacrée par la bonne foi, fût dans sa valeur d'une fixité constante? moins il y aura de parties, moins il y aura de joueurs, et le Gouvernement aura d'un seul coup détruit un jeu immoral et porté dans le commerce des capitaux qui lui rendraient le mouvement et la vie!

Si ce moyen, que nous nous permettons d'indiquer, pouvait malheureusement ne pas être praticable, nous pressons le Gouvernement, au nom de toutes les volontés d'un travail utile, de chercher une autre voie pour faire arriver jusqu'au commerce les capitaux dont il a besoin, et nous n'hésitons pas à lui annoncer cette vérité triste, mais inévitable, c'est que ses exhortations, ses encouragemens même, seront sans effet, tant que les entreprises commerciales seront épouvantées d'un intérêt qu'aucune d'elles ne peut payer.

Dès qu'une fois les canaux qui doivent porter au commerce une facile circulation, seront ouverts, dès que l'argent ne lui coûtera que l'intérêt que peut supporter une entreprise sagement conçue, alors nous promettons

au Gouvernement le redoublement de nos efforts, et nos succès ne tarderont pas à justifier nos vœux et sa prévoyance !

Que l'espérance nous tienne lieu de la réalité et nos spéculations de démonstration évidente : et, en parcourant l'état actuel du commerce français, voyons quels ressorts peuvent en faire mouvoir les opérations.

Portons d'abord nos regards sur nos pêcheries, qui, lorsqu'elles nous seront rendues, se réduiront aux petites Isles de Saint-Pierre et de Miquelon.

Cette navigation, qui semble abjecte aux yeux de tous ceux qui ne connaissent que les riches productions de l'*Inde*, est cependant la seule mine inépuisable ! C'est la pêche qui commença la navigation et qui en recrute les agents ; et si un Etat, en s'enorgueillissant de ses autres possessions venait à dédaigner l'exploitation de ses pêcheries, il faudrait lui dire que toutes les autres navigations consomment les marins, que celle-ci forme et conserve ; que le matelot ne s'exerce pas comme le soldat dans l'immobilité d'une garnison, et que la pêche est la profession la plus active ; il faudrait dire particulièrement à la France, que la proclamation tolérante des cultes conserve dans son sein une nation entière dont la consommation de la morue aide l'abstinence religieuse, quand elle est pour les autres une nourriture peu coûteuse ; qu'il ne faut pas payer à l'étranger ce dont nous pouvons nous fournir nous-mêmes, et que nos Colonies attendent de nos pêches nationales un poisson qu'elles ne doivent tenir que de nous.

Enfin, s'il était permis ici de citer un fait que la Hollande aime à se rappeller, et que les pères transmettent à leurs enfans comme une époque d'encouragement, nous dirions que lorsque *Charles-Quint* honora le tombeau du simple pêcheur qui apprit à caquer le hareng, il avertissait les nations maritimes que la pêche est le principal soutien de leur commerce.

Mais combien sera bornée l'activité des pêcheurs français autour du petit rocher de Miquelon, dont les grèves sont si peu favorables aux sècheries. Leur faudra-t-il encore fuir devant les pêcheurs Anglais, qui leur défendent même de prendre de la morue dans le canal qui sépare cette Isle de celle de Terre-Neuve ? Que le Gouvernement se fasse respecter dans la jouissance de ses propriétés, et qu'une nation rivale cesse de lui imposer des lois jusque sur son territoire.

Une autre pêche se présente encore sous les glaces septentrionales. Il y faut des bâtimens d'une construction particulière, des marins robustes, endurcis déjà par leur climat, accoutumés aux travaux pénibles et supportant les privations.

Chaque peuple exploite le vaste domaine des mers suivant ses habitudes naturelles et selon sa position topographique. Tant que les Français furent en possession du Canada, ils négligèrent la pêche de la baleine dans les mers du Groënland, dont ils s'étaient déjà tant rapprochés. Peut-on se flatter de les ramener à ce commerce ? C'est une question que nous adressons particulièrement aux marins du nord de la France, et c'est dans la

Belgique qu'on trouvera sans doute des Armateurs intelligens, des Pêcheurs propres à cette navigation, et la persévérance des entreprises. Les peuples de ces contrées ont accoutumé dès longtemps la Baltique à les voir, et c'est à eux, presqu'exclusivement à tous les Français, qu'appartiennent la navigation du Nord et la pêche de ces poissons.

Nous passerons de ces régions glacées aux beaux climats de l'Inde, en répondant à cette première question du Gouvernement :

1° *Est-il utile de rétablir les grandes compagnies, telles que celles des Indes, d'Afrique et du Sénégal? Et dans le cas de l'affirmative, sous qu'elle forme faudra-t-il les recréer ?*

Si l'exemple de toutes les nations qui ont commercé dans les Indes et qui se sont formées en compagnie, pour y paraître avec plus d'éclat et de premiers moyens, si cet exemple tenait lieu de la discution et de notre expérience, la question serait bientôt résolue, et nous répondrions qu'il faut les imiter et revenir au régime des privilèges.

La compagnie que créa Colbert, il y a bientôt un siècle et demi, fût entourée d'encouragemens et d'honneurs ; elle fût successivement et tantôt florissante par ses ventes et tantôt presque anéantie par ses guerres et ses dépenses. Les actionnaires, forcés, dans les derniers temps, de nourrir des actions stériles et coûteuses, sans être appellés à régler l'administration de leur fortune, éclatèrent en reproches, et l'autorité intervenant dans ces discussions, les rapports des directeurs et des actionnaires s'éloignèrent de plus en plus ; enfin s'établit cette grande controverse que toute l'Europe écouta, et dont le résultat fût la suspension indéfinie de l'octroi de la compagnie.

C'est alors que le commerce de l'Inde devint le patrimoine des négocians de tous les ports et de toutes les villes, et qu'ils redoublèrent d'efforts pour en soutenir la grande exploitation ; on vit même l'étranger, qui avait craint le despotisme d'une compagnie privilégiée, s'associer librement avec l'armateur français, l'interroger sur ses opérations, communiquer avec lui d'idées et de projets, et en vérifiant sa régie, s'assurer de la fidélité, comme de l'intelligence de sa direction ; aussi pendant quinze années que dura la liberté de ce commerce, trois cents navires portant 100 mille tonneaux, ont fait leurs ventes dans les deux Indes, la Chine et l'Isle de France ; et leurs riches retours avaient déjà vivifié les ports d'où ils étaient partis, tandis qu'auparavant ce commerce ne favorisait qu'un port et qu'une compagnie.

Qu'aurait pu faire de plus celle que l'Armateur particulier avait partout remplacée ? et que répondre à une expérience qui démontre ce que la prévention ou l'intérêt particulier s'obstine à calculer ?

D'ailleurs, chaque expédition individuelle peut, en quelque sorte, être considérée comme une compagnie plus circonscrite, dont les intéressés divers sont les actionnaires, et l'expéditionnaire le directeur ; avec cette

différence à l'avantage de celle-ci, que la communication et la surveillance sont directes, faciles et respectives entre eux tous.

On ne nous opposera pas ici les grands développemens qu'ont donnés au commerce de l'Inde les compagnies de la Hollande et de l'Angleterre. La première avait à importer chez elle le produit exclusif des Isles où croissaient leurs précieuses épiceries, et en calculait annuellement la consommation de l'Europe, sans lui permettre d'en faire une provision de prévoyance : et s'assurait ainsi avec le retour de ses envois, le bénéfice qu'elle prétendait y attacher. La seconde est moins une compagnie commerçante qu'un corps souverain, qui nomme des *Nababs,* qui perçoit des tributs, qui va de pair avec les Souverains de l'Asie, et remporte à Londres, avec une immense quantité de marchandises manufacturées, ce même argent dont les autres nations payent les tisserands indiens. C'est ainsi que les mines sont fouillées au Pérou pour que les tributaires de l'Angleterre lui rendent dans les Indes cet argent que l'Espagne ne sait encore que frapper de son coin.

Deux ou trois vaisseaux qui sortent chaque année de la Suède et du Dannemark, sous la direction d'une compagnie privilégiée, ne peuvent se comparer aux introductions et aux exportations du commerce français pendant les années de la plénitude de sa liberté.

Mais si nous avons prouvé l'avantage de conserver entre les mains des Négocians de France, le commerce des Indes et de toutes les plages au-delà du Cap, nous devons épouvanter le Gouvernement lui-même sur la formation d'une compagnie privilégiée.

Nous n'entrerons point ici dans le plan de sa création, dans les détails des privilèges de son octroi, et nous ne compterons point le prix de ses encouragements. Nous la supposons déjà formée et appellant au loin ses actionnaires.

Mais l'agiotage qui veille incessamment autour de toutes les proies qu'il peut dévorer, aura d'avance conçu le régime qui peut lui présenter une plus grosse pâture ; il aura rendu le Gouvernement actionnaire pour le séduire et l'intéresser ; l'agiotage accaparera toutes les actions, s'en saisira le premier, s'agitera pour leur donner une valeur nominale et toujours croissante ; renouvellera les temps désastreux du système où l'on vît les actions du Mississipi monter à 1900 pour un, et nous verrions ici les derniers acheteurs, désabusés après leur ruine, maudire dans leur désespoir les illusions qui les auraient séduits, et implorer le ciel contre leurs séducteurs.

Tout celà, nous ne le prévoyons pas, nous le prophétisons ! et nous osons le dire à un Gouvernement qui veut tout entendre pour tout réparer.

Il est donc de l'intérêt de l'Etat de conserver dans les mains des armateurs Français, la libre navigation de l'Inde, comme il est de sa gloire de la prendre sous sa protection ; de montrer son pavillon respecté sur toutes les mers du monde, et plus ostensiblement dans celle de l'Asie, où les peuples

jugent de la puissance des nations qui fréquentent leurs côtes par l'appareil imposant de leur marine, et la magnificence de leur représentation.

La compagnie du Sénégal a toujours été peu importante. Le commerce la remplacera sans qu'elle laisse après elle d'autres souvenirs que ceux de son impuissance et de son inutilité.

Mais au nom du Sénégal un autre souvenir se réveille! C'est sur cette côte, c'est sous les murs des comptoirs de cette compagnie que les Anglais forçaient les bâtimens français de fuir devant eux, et qu'ils établissaient leur traite avec les mêmes courtiers qui avaient commencé celle de nos vaisseaux!

Que d'outrages pareils ont été commis contre le pavillon de France! Il n'est guères de peuple dans les quatre parties du Monde qui n'en ait été témoin, et qui, voyant notre tranquille humiliation, n'ait hésité à croire que le pavillon français dût être respecté.

Nous parcourrons le globe en répondant aux diverses questions du Gouvernement. Voici la seconde qui nous est adressée.

2° *Quels sont les changemens survenus dans nos relations commerciales avec nos Colonies de l'Amérique? Le nouvel ordre de choses qui s'y est introduit, l'état présent de leur culture exige-t-il des mesures d'administration nouvelles et plus adaptées aux circonstances?*

Quels changemens sont survenus!... Le Gouvernement qui nous questionne les connaît et les déplore! Ces changemens sont ceux de la cessation de correspondance et de toutes relations entre la métropole et la plus précieuse de ses Colonies! Enfin, ces changemens sont sa ruine presque entière, celle de ses propriétaires et de leurs créanciers légitimes et malheureux! Qu'ils connaissaient mal le régime colonial des Antilles, ceux qui y ont proclamé improvisément une liberté qui a fait égorger tant de Français, tant de Colons laborieux, tant de Négocians utiles!

Nous ne venons point faire ici l'éloge de l'esclavage; nous ne chercherons point même à nous appuyer ni des Grecs, ni des Romains, dont les vertus nous ont été si souvent présentées en exemple, par ceux-là même qui les imitaient le moins! Mais nous dirons qu'aussi longtemps que les nations qui ont des Colonies en feront cultiver la terre par les bras des esclaves, la France sera forcée d'employer les mêmes moyens.

Eh, le Gouvernement n'a-t-il pas avoué cette nécessité quand il laisse la Martinique et l'Isle de France sous l'ancien régime de leur culture? Et quand il semble persévérer dans le régime de liberté, qui a été proclamé à Saint-Domingue, il nous demande pourtant, « si l'état présent de sa culture » ne commande point des mesures nouvelles? »

N'en doutons point, le Gouvernement, en demandant à être instruit, nous dit à peu près son secret; il veut en quelque sorte s'autoriser par l'assentiment de l'universalité des villes de commerce maritime, avant de faire

avec précaution, un pas rétrograde. Parlons-lui donc avec la vérité qu'il attend de nous et la conscience que nous avons de ne lui parler que pour l'intérêt général et la prospérité du commerce français.

En indiquant l'absolue nécessité de rappeller à Saint-Domingue les noirs à leur ancienne condition, tant d'idées se heurtent et se contredisent, que nous laisserons au Gouvernement le soin de choisir le plus praticable des moyens qui lui seront présentés de tous les points de la Erance.

Mais de tous les ports qui ont fait la traite d'Afrique, et de la Rochelle surtout qui y employait de grands moyens, on lui dira, sans crainte d'être contredit, que les hommes blancs succomberaient tous bientôt au travail des terres des Antilles; que les Afriquains, nés sous la même latitude, en sont seuls capables, et que c'est eux qu'il faut inévitablement y consacrer.

On sent qu'ensuite de la proclamation des noirs à St-Domingue, il n'est pas sans danger de revenir improvisément sur ses pas, et peut-être faudrait-il, pour raisonner plus sûrement sur cette question, connaître comment on recouvrera cette superbe Colonie, qui fût toujours avec envie admirée des Anglais eux-mêmes! Sera-t-elle réduite par la force ou ramenée par la persuasion? A quelles conditions enfin la soumettra-t-on de nouveau?

En attendant, on pourrait proposer au Gouvernement:

1°. La proclamation de la liberté des nègres créoles actuellement nés, qui deviendraient ouvriers de tous les métiers professés dans les Colonies, etc.

2°. La transportation hors de l'Isle de tous les noirs et des hommes de sang mêlé eux-mêmes, qui ayant porté les armes, refuseraient de rentrer paisiblement dans leurs ateliers respectifs.

Ces dispositions, qui paraissent dures, ne le deviendront peut-être que parce qu'on hésitera trop à les ordonner.

D'abord la liberté des noirs créoles semblerait un privilège acquis à des hommes nés français, au moment où elle fut décrétée, et les noirs d'Afrique ne peuvent voir ici qu'une préférence attachée à une naissance française, et que la leur n'a jamais pu leur faire espérer.

La transportation des hommes de couleur n'intéresse ni les noirs ni les blancs, c'est une race d'hommes que les premiers méprisent, et qui n'ont rien mérité des seconds.

Enfin, on a la certitude que parmi les nègres qui se sont armés, la plupart qui l'ont fait forcément, retourneraient volontiers à leurs premiers travaux et à leur premier état; et il ne faut que l'exemple de plusieurs pour les y déterminer tous.

On demandera sans doute où sera transportée cette foule d'hommes que nous chassons ainsi de St-Domingue? Nous indiquerons que c'est à la Guyanne, qui manque de bras, et que dans la suite de ce mémoire nous appellerons à une culture qui lui convient essentiellement.

Au surplus, si l'on s'étonnait de nos hésitations, qu'on songe de combien

de décombres révolutionnaires il faut débarrasser et l'administration et le commerce, avant de réédifier d'après un plan qui cessât d'offenser la raison et l'expérience.

Quelques avis se réduiraient à demander au Gouvernement des règlemens sévères, qui attacheraient les cultivateurs à leurs ateliers.

Mais comment ne pas appréhender que le régime ordonné à Saint-Domingue, n'arme contre l'universalité des colons, tous les noirs de l'Archipel et du Continent? tous les peuples à Colonies ne doivent-ils pas craindre dans leurs possessions de l'Amérique, une insurrection qui leur coûte la vie? Et pour nous arrêter aux Colonies qui nous appartiennent, l'habitant de la Martinique, auquel on conserve ses esclaves, ne doit-il pas trembler qu'à l'exemple de St-Domingue, on ne l'attaque bientôt par le fer ou le poison?

On a mis cette Isle précieuse dans un tel état de convulsion, qu'il faut méditer longtemps sur le parti le plus sûr et le plus utile pour la faire rentrer dans le domaine du commerce, et ne pas perdre de vue que sans elle peut-être, la France deviendrait tributaire de ces mêmes nations auxquelles elle faisait annuellement payer une balance de 70 millions.

Nous l'avons éprouvé en rédigeant cet article; nous avons regretté que les goûts de l'Europe entière, et de cette partie de l'Amérique qui forme des états déjà puissants, soient invincibles sur les productions des Colonies qui leur fournissent une liqueur réjouissante, une cristallisation préférable au miel, et des jouissances qui sont devenues des besoins!

Peut-être un jour les noirs, dont il faut soigner les générations successives, en donneront-ils une assez nombreuse qui dispensera de les aller chercher sous leur ciel brûlant, et les prendre des mains de leurs maîtres cruels. Peut-être pourra-t-on s'occuper aux Colonies du soin tranquille de leur affranchissement, nous devons ce vœu à l'humanité et nous nous empressons déjà de lui en offrir l'hommage.

Mais en attendant, occupons-nous de rendre leur état heureux, ou paisiblement supportable, et commençons dès le moment où ils entrent dans nos vaisseaux.

Que ces bâtimens soient grands, qu'ils ayent un entrepont élevé, où il ne sera pas permis de les faire coucher sur deux rangs dans sa hauteur; que ces bâtimens, construits pour la marche, soient abondamment pourvus d'excellents vivres, et que toutes ces conditions soient très-sévèrement maintenues.

En Angleterre, où le commerce a fait une alliance avec l'humanité, on impose à une amende rigoureuse, l'armateur avide qui, tenté par la présence d'une abondante traite, embarque en Afrique un seul noir de plus que son navire, en partant des ports de la Grande-Bretagne, n'a eu le droit d'en porter.

Que durant la traversée on s'occupe de les distraire par tous les amuse-

mens qui ne compromettent pas la sûreté de leurs conducteurs; les nègres aiment passionnément la musique, leur oreille est juste, leurs chants monotones ne sont pas sans émotions; il faut avoir à bord des navires des instruments simples comme leurs chants.

A leur arrivée qu'ils trouvent des maîtres qui leur fassent bientôt oublier ceux qu'ils ont quittés, et qu'ils puissent comparer et bénir cette différence! Que ces maîtres les intéressent à la culture de la grande propriété, en leur donnant une petite propriété particulière, qu'ils leur forment une famille, où ils entendront prononcer les noms de père et d'époux, et qu'on les entoure de ces jouissances de la nature qui font aimer la vie.

Le code noir est moins rigoureux que ne se le persuadent ordinairement ceux qui n'en ont entendu parler que pour le dénoncer à l'humanité, cependant il faut le revoir, et peut-être le refondre, et c'est dans cette loi que doit être écrite cette maxime *que l'esclavage soit doux, si l'on veut qu'il soit utile.*

Si nous nous sommes étendus sur ces détails précieux, notre motif lui-même nous justifie: quand on parle des hommes il faut toujours épancher son cœur! Qu'on nous pardonne d'être longs, si nous pouvons être intéressans! Et peut-être ici sommes nous entraînés par des souvenirs et des exemples bien respectables, quand nous nous rappelons que c'est dans nos murs que prit naissance cette famille des *Galifet*, dont le nom s'attache aux Colonies à toutes les idées de bonté paternelle (*).

Mais encore les propriétaires ont des dettes immenses et des créanciers malheureux. Comment les mettre dans un état supportable vis-à-vis les uns des autres? Comment s'acquitteront des colons à qui on enlèverait ces nègres dont on demande le payement? Et comment leurs créanciers, qui ne peuvent se suffire à eux-mêmes, leur feront-ils des avances nécessaires?

C'est ici le lieu de dire au Gouvernement, que comme il est pour le commerce des pertes irréparables, il est aussi de sa part des efforts impuissans! Implorons de lui des secours indispensables, et disons lui que le recouvrement de Saint-Domingue et son rétablissement, sont des besoins pour la France dont elle ne peut trop payer la valeur.

Soixante millions d'avances, répartis sur mille des habitations qui ont le plus souffert, et susceptibles des plus grands produits, portant hypothèque spéciale et privilégiée, et remboursables en dix ans et en dix termes, avec un intérêt de 5 pour cent, donneraient aux propriétaires les moyens de pourvoir aux premières dépenses de leur rétablissement. Par ces avances ils obtiendraient du commerce un crédit au moins égal à celui qu'ils offriraient. On conçoit aisément la progression d'aisance que présentent ces premières facilités.

Ces mêmes avances que nous reclamons seraient faites à plusieurs mois

(*) On dit à Saint-Domingue, *heureux comme un nègre de Galifet.*

de vue, et suppléeraient à la disette du numéraire ; elles pourraient même offrir au commerce un objet de retour.

Les porteurs d'anciennes créances n'auraient pas à se plaindre d'un privilège placé avant le leur, puisque ces mêmes créances s'assureraient par l'aisance de leurs débiteurs.

Si ce moyen d'aider Saint-Domingue était repoussé par le Gouvernement, on serait réduit à lui en proposer un autre dont l'effet serait moins certain.

Alors on demanderait une loi qui autorisat les débiteurs d'anciennes créances de ne commencer leurs payemens qu'après cinq années, mais qu'ils fussent contraints de consentir cinq obligations, payables périodiquement les cinq années suivantes.

Ces premières cinq années de répit seraient affectées aux créanciers nouveaux, et par une juste réciprocité il faudrait accorder aux anciens créanciers l'introduction du régime hypothécaire, et même l'expropriation, dès que la propriété serait grévée des trois cinquièmes de sa valeur.

Il est aisé de déduire de ces indications les suites qui appartiennent à chacune d'elles, et de les ordonner sous le mode le plus convenable.

Nous persisterons persévéramment à dire au Gouvernement que l'état actuel des choses est insupportable, et qu'il faut qu'il intervienne, par de prompts secours, entre les débiteurs et les créanciers, dont l'état est également malheureux, et qu'il soit averti qu'il fera toujours des sacrifices perdus s'ils ne sont pas suffisans.

Mais en attendant, implorons de lui un acte de justice qu'il doit à des malheureux qu'on a cherché à exproprier !

Qu'il ordonne impérieusement la révision des baux à ferme, faits sans l'autorisation des propriétaires ; qu'il punisse ceux des administrations contre qui il sera prouvé qu'ils ont fait prendre ces baux pour leur propre compte, et contre ceux qui auront exigé des infortunés habitans, des sommes considérables pour leur vendre leur rentrée dans leurs biens.

A l'effet de maintenir la paix dans cette Colonie, quand elle aura été réorganisée, il est essentiellement utile de n'y permettre de nouveaux habitans que ceux qui y arriveront avec des certificats de vie et mœurs, délivrés par leurs communes, et visés du Ministre des Colonies.

Un traité avec l'Espagne pour aller sur le continent acheter des mulets serait un objet bien important pour Saint-Domingue, et dans ses relations immédiates avec ce royaume, la France pourrait se charger de cette fourniture aux cultivateurs de cette isle, et cela pourrait entrer en compte des encouragemens que le Gouvernement consacrerait à son rétablissement.

Nous devons prévoir, pour l'empêcher, un obstacle qui contredirait nos vœux pour le rajeunissement de cette belle colonie.

On sait que l'Espagne nous a cédé la partie de cette isle qui lui appartenait. Déjà peut-être un grand nombre de volontés se tournent vers cette moitié nouvelle : on voudra courir après des espérances incertaines et on abandonnera des avantages réels ; la partie française sera dédaignée

comme n'offrant au commerce que des débiteurs impuissans, et des cultivateurs indociles.

On conjure ici l'administration de laisser cette dernière acquisition dans sa première espèce de culture. Que ses vastes plaines, que ses beaux pâturages soient conservés pour l'éducation des bestiaux, et n'oublions pas qu'ils entrent ainsi dans la fertilisation de la partie française cultivée en denrées.

Il est un autre vœu à former, une autre indication à présenter au Gouvernement, et nous dirons, sans nous abuser, que ce serait une des plus heureuses transactions entre la France et l'Espagne.

Il faut tenter, il faut obtenir d'elle la rétrocession de cette moitié de St-Domingue, en recouvrement de l'intéressante colonie de la Louisiane ; et nous allons représenter le double avantage que l'Etat en retirerait, sans considération de celui que nous présenterons à la suite de ce mémoire.

D'abord, cette partie de St-Domingue serait mieux cultivée en nature de pâcages par un peuple pasteur que par des Français qui, s'impatientant bientôt de ne voir croître que des herbes et des végétaux, y tenteraient des établissemens absolument destructifs de ceux qui, depuis long-temps, sont formés dans la partie occidentale de cette isle.

Et ensuite, en recouvrant la Louisiane, le Français rentre dans son ancienne possession ; il y retrouvera encore quelques restes de ses mœurs, de son langage, et de toutes ces douces habitudes qui réveillent l'amour de la patrie et la font aimer, là même où elle n'est pas.

Le commerce, à son tour, qui exploite une quantité suffisante de colonies à sucre et à café, verrait se rétablir à la Louisiane son ancienne traite de pelleteries, à laquelle le beau fleuve du Mississipi lui permettrait d'atteindre jusqu'à la profondeur des forêts du Canada.

La France y porterait ses eaux-de-vie, ses gros lainages et une multitude d'articles de ses manufactures, qui ne trouvent point d'acheteurs dans les régions situées entre les tropiques.

La Louisiane, et c'est ici qu'il convient de faire appercevoir son nouvel avantage, remplacerait en quelque sorte le Canada. Ses bois de charpente, si utiles à nos colonies méridionales, leurs relations sans cesse renaissantes et réciproques, écarteraient l'étranger, entretiendraient des échanges dont le besoin serait commun, et l'organisation générale s'établirait ainsi, sans craindre l'invasion du commerce interlope, qui ruine le commerce national. Et que le Gouvernement ait bien présente cette politique sage et conservatrice ; c'est qu'une nation doit diriger l'action et la réaction dans ses établissements d'outre-mer, pour conserver toujours sa force dans ses mains.

Que le Gouvernement s'arrête sur ces considérations ; qu'il en pèse les intéressants résultats, et si cet échange était impossible, ce que nous sommes bien éloignés de croire, il verra au moins ici avec quel soin nous

parcourons l'Amérique, pour y chercher au commerce national des débouchés utiles, et à la France une marine plus imposante et des possessions profitables dans toutes les parties du globe.

Nous passons rapidement sur la Martinique, que l'Angleterre nous rendra dans un état de prospérité florissante, parce qu'aucun autre peuple ne connaît mieux le régime colonial.

Nous nous tairons sur nos autres possessions dans les Antilles, parce qu'on peut leur appliquer ce que nous avons dit de St-Domingue.

Abordons le continent, et entretenons-nous de la Guyanne.

Que le Gouvernement ne se révolte pas contre l'idée de rétablir cette colonie, en se rappelant tous les sacrifices qu'elle a coûtés, toutes les espérances qu'elle a trompées! Les erreurs d'un ministre imprévoyant firent ses plus grands malheurs, parce qu'on rendit son climat seul coupable des fautes du ministère, et depuis lors, la Guyanne n'a été regardée par la France que du même œil que l'Angleterre voit *Bottany-Bay*.

Cherchons à relever ses cultures et à la placer au rang des plus précieux établissemens français.

Nous lui avons déjà trouvé des cultivateurs dans la transportation des Mulâtres et des Noirs que nous avons cru devoir envoyer hors de St-Domingue.

Une administration sage répartirait des terres à ces nouveaux colons ; la jouissance, qui deviendrait un héritage, rendrait précieuse à chacun la portion qui lui serait échue, et l'exemple des Hollandais, leurs voisins, de ce peuple patient et laborieux, leur apprendrait bientôt l'art des défrichemens.

Il existe une consommation de tabac indépendante de celle de la France, et une colonie à qui il faut en confier la culture.

Cette consommation est celle de l'Afrique !

Cette colonie est la Guyanne française! son nom rappelle des malheurs! Mais si la partie spéculative de l'administration est sujette à des erreurs, nous espérons qu'elle peut sans hésiter se confier à un établissement qui ne trompera ni nos vœux ni son espérance! On sait que les Portugais ont accoutumé les peuples de l'*Afrique* dans cette partie qui, au nord de l'équateur, s'appelle la Côte-d'Or, à l'usage du tabac. On sait que les Africains en ont tellement pris l'habitude, qu'ils y attachent une préférence qu'aucun autre échange ne peut balancer, et ce tabac, que les Portugais cultivent au Brésil, n'a jamais pu être remplacé par aucun autre, sous quelque préparation qu'on ait essayé de le présenter à la traite.

Si les armateurs français, n'osant se confier sans réserve à des goûts qu'ils croyaient passagers, ont formé des cargaisons avec un mince assortiment de tabac du Brésil, ils ont éprouvé la nécessité absolue d'en faire le principal article de leurs assortimens.

Il est donc arrivé de cette nécessité que nous payons un tribut aux Brésiliens et à l'industrie des Portugais.

Nos vaisseaux vont s'approvisionner à Lisbonne, et le tabac qu'ils y pren-

nent n'est pas seulement augmenté par les frais de relâche qu'ils y font, mais il l'est par le bénéfice que s'attribue le vendeur, qui ne donne encore que le rebut de ses cargaisons.

On écartera d'ici l'aridité des calculs et on dira sommairement que la différence en faveur des Portugais est de 230 pour cent.

Mais combien cet avantage s'accroît quand on considère que, fondé sur les résultats d'une denrée nationale, il concentre, dans les colonies Portugaises, la culture et la main-d'œuvre de ce tabac précieux, et conséquemment son bénéfice pur et entier sans nulle espèce de partage. On peut estimer que nous avons annuellement payé au Portugal un tribut de plus d'un million.

Il est de l'intérêt de l'Etat de cesser d'être tributaire du Portugal : les moyens qui en sont sous nos mains sont aussi simples que faciles.

On doit regarder, comme démontrée d'avance, la facilité de naturaliser dans la Guyanne les tabacs du Brésil.

Et en effet il est impossible que dans un continent aussi vaste, qui, limitrophe aux possessions portugaises, jouit du même climat, il est impossible qu'il ne s'y rencontre pas un sol convenable à la culture du tabac : il y croît déjà abondamment pour la consommation de la Colonie ; cette plante, comme toutes les végétations, reçoit ses modifications du climat et du sol. A ces deux égards il semble que nous avons l'identité, et pour s'assurer de l'espèce, on peut tirer les semences du Brésil et s'instruire chez lui des faciles apprêts de sa manipulation.

Quand nous ne ferions que proportionner les cultures de la Guyanne à l'emploi que la traite française fait du tabac du Brésil, cette Colonie jouirait de ce que nous payons aux Portugais, et cette somme serait déjà un secours pour des cultures nouvelles.

Mais cette première somme peut décupler si la perfection des tabacs de la Guyanne nous permet, comme aux Portugais, de former nos cargaisons de ce principal article. Ainsi cette colonie prendrait insensiblement dans le nouveau monde un rang que son étendue et sa situation nous forcent de lui assigner.

Nous ne parlerons de la compagnie de la Guyanne, établie en 1777, par arrêt du Conseil, que pour déplorer l'abus qu'elle fit des faveurs qui lui furent accordées. Méditant des infractions à son privilège dès le moment qu'elle l'obtint, elle parcourut sa carrière en méprisant les promesses par lesquelles elle s'était engagée de fournir des cultivateurs à la Guyanne, et ce fut encore un malheur pour cette Colonie qui a toujours souffert dans sa réputation des fautes qui l'ont elle-même accablée !

Nous avons entretenu le Gouvernement de ce que nous croyons essentiellement utile pour le rétablissement des Colonies françaises et la reproduction de toutes.

Nous devons aussi au commerce, et toujours dans l'intention d'accroître la marine de l'État, nous devons d'importantes observations au Gouverne-

ment sur la nature des cultures et leurs travestissemens dans les colonies à sucre, et ensuite sur les relations de toutes avec l'étranger.

Dès que les Planteurs des Antilles françaises eurent formé des établissemens productifs, ils voulurent raffiner des sucres bruts et devenir ainsi manufacturiers quand ils ne devaient être qu'agriculteurs.

En 1684, un arrêt, signé *Colbert*, défendit le terrage aux habitans des colonies, et il est à remarquer ici, pour l'éloge de ce grand homme, qu'il aperçut dans l'éloignement d'un siècle, le mal qui pouvait en résulter.

Combien de fois depuis, le commerce maritime et les raffineries de France, ont-ils fait de vaines représentations à l'appui de cette défense de Colbert? Ils se plaignaient de chaque extension nouvelle, ils dénonçaient un abus destructeur; mais leurs réclamations furent toujours regardées comme des murmures.

Si, en exploitant leurs terres, les Colons n'eussent mis leurs cultures que dans le convertissement qu'exigeait le transport, s'ils eussent seulement fabriqué des sucres bruts, ils n'eussent pas diminué le cabotage de l'Amérique en diminuant les volumes du transport ; et toutes les raffineries de France n'eussent pas écrasé leurs entrepreneurs !

On a soutenu en faveur des planteurs qu'il était de toute justice qu'ils tirassent de leurs cultures tous les produits possibles, qu'ils devaient les poursuivre au dernier résidu, pourvu qu'ils s'arrêtassent au point où ils attaqueraient les manufactures de la métropole.

Mais le terrage des sucres, à l'Amérique, a renversé quatre-vingts raffineries qui faisaient ensemble un mouvement de soixante millions ! Pourquoi a-t-on laissé opérer ce mal? c'est parce qu'on n'a jamais assez considéré que, hors la place qui lui est propre, le même objet n'a plus la même utilité; c'est qu'on a laissé la propriété succomber sous le privilège !

On a été jusqu'à prétendre que plusieurs terreins de nos isles à sucre avaient une végétation qui se refuse à donner des sucres bruts de bonne espèce et qu'il fallait les passer au terrage pour obtenir une denrée qui laissât au cultivateur le bénéfice légitime de sa propriété.

Mais les Antilles éparses au hasard dans l'Archipel du nouveau monde, ont-elles été distribuées fortuitement entre les Anglais et les Français, de sorte que ces premiers n'auraient aucuns de ces terreins qui exigent le terrage? Autant vaudrait-il soutenir que chacune des Antilles change de climat et de sol en changeant de maître ; et, si l'on nous objecte que l'Angleterre a conservé la culture de celles de nos Colonies qui ont demeuré entre ses mains, nous dirions qu'aucun traité ne lui en avait assuré la possession, et qu'elle a respecté les usages, comme dans le Canada elle respecte toujours un culte qui n'est pas le sien.

Si l'on veut bien connaître le régime des Colonies et leurs rapports avec la mère Patrie, il faut les chercher dans les lois que la Grande-Bretagne leur a imposées et sous lesquelles elles fleurissent.

On y verra que ce peuple, le seul auquel les Français souffrent d'être

comparés, a su, mieux qu'aucun autre, approfondir et fixer les intérêts réciproques de l'état principal et de ses Colonies, et en ordonner le plus sagement les rapports. On verra comment l'Angleterre a élevé la puissance de sa marine de guerre, par l'activité sans repos de sa nombreuse marine marchande, qu'elle a invariablement maintenue dans les mains de ses négocians, sans partage et sans concurrence ; on verra enfin que ce n'est pas seulement par un commerce exclusif avec ses Colonies et la Métropole, qu'elle sait les contenir, mais encore par le genre de culture qui favorise le plus sa navigation, et qu'elle a écarté de faux principes qui aliènent le système d'unité.

Si durant les trois quarts d'un siècle les réclamations du commerce, contre le terrage des sucres ont été sans effet, on pourrait croire que la crainte de détruire des établissemens coûteux, que l'imprévoyance du Gouvernement et la protection accordée à des propriétaires titrés, avaient laissé former, on pourrait croire que cette crainte fit écarter les représentations des armateurs et des manufacturiers ; mais aujourd'hui que tout est à refaire à neuf, il faut défendre la réédification des raffineries à terrage dans les Colonies, ou annoncer au Gouvernement qu'il faut renoncer à jamais à avoir une marine imposante.

Mais il ne suffit pas que le terrage soit proscrit aux colonies, il est important encore qu'elles ne laissent pas partager avec l'étranger les relations de commerce que nous prétendons exclusivement.

En 1775 les armateurs de France demandèrent sans détour et obtinrent sans résistance la suppression des ports francs ouverts à St-Domingue, et qui empiétaient incessamment sur leurs droits.

En 1784 un arrêt du conseil, clandestinement rendu, ouvrit tous les ports des colonies à l'étranger, sous la réserve de quelques formalités abusives.

Le commerce parla plus hautement que jamais et le ministère en abrogeant la loi, autorisa, toujours sourdement, l'interlope, malgré les dénonciations journalières du commerce.

Cet état de choses a presque généralement subsisté jusqu'au moment de la guerre, époque à laquelle les hostilités, moins encore que le bouleversement des Colonies, n'ont plus permis aux armateurs de France de paraître à l'Amérique.

Les Colons de nos isles recevaient des Etats-Unis des farines, et toutes les manufactures de l'Europe, sous prétexte d'aller chercher dans nos colonies des sirops et des taffias, dont la navigation française ne pouvait, disaient-ils, assez complettement les débarrasser.

On ne cessa de leur répliquer ce qu'on leur rappelle encore aujourd'hui.

« Ne fabriquez que des sucres bruts, le commerce national vous enlevera
» presque entièrement à la fois, sous la même forme et dans la même masse
» et le sucre et les parties que le terrage en extrait ; parties pour lesquelles
» vous appellés l'étranger qui doit en faire l'exportation ; que les sirops
» qui sortiront de vos matières premières ne vous inquiètent pas ; ils ne

» formeront jamais pour le commerce et pour vous une masse embarras-
» sante ! »

Et si nos vœux pouvaient être exaucés, si la Louisiane rentrait dans notre possession, elle viendrait naturellement faire ces extractions et consommer des tafias que la France ne peut recevoir que par transit, puisque cette consommation y épouventerait les cultivateurs de vignobles, qui sont bien loin des riches revenus des Américains, et dont il faut protéger les ingrates et laborieuses cultures.

Cette dernière observation confirme ce que nous avons dit de la grande importance de la rétrocession de la partie Espagnole de St-Domingue, pour le recouvrement de la Louisiane, qui organiserait les relations réciproques de nos colonies.

Il est donc de la plus impérieuse nécessité de ne permettre pas l'abord de l'étranger dans nos possessions du nouveau monde, et nous dirons que quelque soit le sentiment qui attache à la Patrie, il s'afloiblit toujours quand elle laisse partager des affections qu'elle doit toutes s'efforcer de faire tourner vers elle.

Ensuite le commerce étranger ne laisserait point derrière lui des créances douteuses, il emporterait le montant de ses ventes en numéraire, ou en denrées, et ce qu'il enlèverait serait un vol fait au commerce français, à sa navigation et au fisc de la nation.

Il est vrai de dire aussi que pour suffire aux importations et aux exportations que nos Colonies commandent, il faut, non pas seulement la protection du Gouvernement, mais encore l'assistance de ses secours, et c'est déjà les mériter que de les attendre avec confiance.

Mais quand nous avons essayé de fixer sur des bases solides les rapports de la France avec ses Colonies, nous voyons s'approcher de nous un peuple nouveau, qui demande d'en partager les avantages.

Les Belges viennent d'être réunis à la France, et cette réunion en fait des français ; mais doit-elle en faire nos co-partageants dans l'exploitation de nos Colonies de l'Amérique ?

Nous ne disputons point aux Belges leur francisation, honorable pour eux et intéressante pour nous-mêmes.

Mais où sont leurs droits pour recueillir où ils n'ont jamais semé ? Quelles guerres ont-ils soutenues, quels sacrifices ont-ils faits, quel sang ont-ils versé, pour entrer en partage égal avec nous ?

Qu'on se rappelle tout ce qu'il en a coûté à la France antique pour l'éducation, le maintien et la conservation de ses Colonies ! Qu'on se représente les créances que nous en répétons ! Elles ont ruiné le commerce français, et leur recouvrement fait aujourd'hui notre plus grande sollicitude ! Il nous semble voir, après le combat, des spectateurs indifférens, venir partager les fruits de la victoire ! Qu'ils nous montrent leurs cicatrices, et nous, nous en sommes tous couverts ! Ah ! qu'on nous laisse en paix et

sans rivaux, cultiver ces Colonies où sont ensevelies nos fortunes, où reposent nos espérances, et où doivent ressusciter toutes les émulations!

Nous ne pouvons trop supplier le Gouvernement de ne pas hasarder une décision qui serait notre dernier malheur!

Anvers est placé dans une telle position avantageuse qu'il appellera sous ses murs toute la navigation de l'Amérique, et l'ouverture indéfinie de l'Escaut à cet égard, équivaudrait à une loi qui comblerait tous les ports de l'ancienne France.

C'est Anvers qui deviendrait, par la seule force des choses, le magasin général et universel des denrées coloniales des Antilles; c'est-là qu'elles arriveraient sous la main des nombreux consommateurs de l'Allemagne, sans emprunter l'entrepôt des anciens ports de France, sans en vivifier le commerce et la navigation, par les mouvemens utiles qui s'y opéreraient, et qui seraient en derniere analise payés par le dernier acheteur.

D'ailleurs il est de l'éternelle justice distributive, qu'un Gouvernement vivifie tous les points de son administration; qu'il encourage les ports, les villes, les manufactures pour qui la nature a le moins fait, et même, (qu'on daigne nous comprendre avant de nous juger) et même qu'il paralyse, dans quelques-uns de ses mouvemens, celui des membres du corps politique qui absorberait la nourriture de tous.

On compte par siècles le temps qui s'est écoulé avant que l'Angleterre associât l'Irlande à son commerce, et ce que cette nation calcula n'est pas un exemple à dédaigner.

Une considération d'une haute importance se joint ici pour soutenir nos vives représentations.

Oui! sans doute, nous croyons aux grandes destinées de l'empire français! nous dirons même que les jours de Trajan sont revenus, où Rome ôtait et donnait des couronnes!

Mais quand on a vu ce qui s'est opéré dans ces derniers temps, il est permis de douter si les conventions arrêtées par les souverains de l'Europe seront d'une longue durée; il n'y a que la sanction du temps qui peut les ratifier, et si l'on peut ainsi parler, les souder à leur place!

D'après ces principes, dont il faut avouer la vérité, sans nous en faire un crime, est-il d'une certitude indiscutable que la Belgique ne retournera pas à ses premiers souverains, ou ne formera pas un nouvel état? La France elle-même ne préférera-t-elle point à l'Escaut le golfe Adriatique? Enfin est-il démontré que, par quelque événement que ce soit, la Belgique nous restera toujours unie?

Alors ces provinces emporteront donc avec elles et les richesses de l'Amérique et les dernières et seules relations encore existantes entre la France et ses colonies!

On nous demande la vérité, et comme nous avons le courage de la dire, le Gouvernement sans doute s'est préparé à l'écouter; et nous n'aurions pas

mérité l'honneur d'être interrogés, s'il nous eut cru la faiblesse de la taire ou de la dissimuler !

Mais que les Belges, que nos nouveaux concitoyens, voient l'Océan porter leurs vaisseaux au Nord de l'Europe, dont autre fois ils faisaient, si utilement, le commerce presque exclusif ; qu'ils fréquentent nos ports, nos pêcheries ; que la Hollande en gémisse, mais que les ports de l'ancienne France, qui sont ses premiers enfans, n'expirent pas de langueur ou de désespoir.

3° *Existe-t-il dans nos lois de navigation, relativement aux vaisseaux étrangers, des dispositions qui fassent obstacle à nos relations avec les peuples du Nord ? Quels sont les moyens les plus propres à les augmenter ?*

Nous allons répondre à cette autre question.

La seule disposition de nos lois de navigation qui soit d'un grand préjudice aux bâtimens étrangers, est celle qui les assujétit à payer dans chaque port où ils entrent, un droit de tonnage, quoique souvent ces ports se touchent et soient en regard les uns des autres.

Cette trop fréquente perception empêche l'étranger d'assortir ses chargemens comme il le désirerait, et augmente, à la charge des français acheteurs, le prix des marchandises, de sorte que c'est notre nation qui paie le droit dont on a voulu charger l'étranger.

En Angleterre (et qu'on nous permette de citer ce peuple commerçant et navigateur) un navire de la nation qui a payé une fois le droit de tonnage en est dispensé durant le reste de son voyage, et le premier paiement l'affranchit pour tous les autres ports où il juge convenable d'entrer.

Ce droit cause, dans sa perception, peu d'inconvénients aux ports situés sur des rivières, il n'en est pas ainsi de ceux de la Manche et du golfe de Biscaye.

Nous appliquerons nos réflexions à ce qui se passe dans nos rades, et beaucoup de villes maritimes fourniront des exemples qui leur sont particuliers.

Nous dirons, que les navires qui viennent de la Baltique, chargés de bois de toutes les sortes, les déposent tous à l'isle de Ré, où ils viennent acheter des sels ; qu'il faut ensuite, par un nouveau mouvement et de nouveaux frais, les transporter de cette isle sur le continent ; ce qui n'arriverait pas si le navire étranger n'avait pas été épouvanté du double droit de tonnage, qu'il lui eut falu payer à l'isle de Ré et à la Rochelle, distantes seulement d'une lieue.

Nous continuerons d'observer ceci, dans l'esprit des questions qui nous sont adressées.

L'acte de navigation ne permet l'introduction des marchandises étrangères, que par les bâtimens des nations qui les récoltent et les fabriquent.

C'est une des maximes les plus importantes du code maritime de la

Grande-Bretagne, et celle qui la met toujours en relation avec tous les peuples navigateurs.

Mais en avouant l'utilité de la promulgation de cette loi, nous pensons qu'il n'est pas temps encore de la mettre en vigueur, et qu'il ne faut en ordonner l'observation qu'après un an de la paix définitive.

La France se trouve sans aucunes provisions de marchandises du Nord, et toutes nécessaires à sa marine marchande et militaire ; elle n'a aucuns bâtimens construits pour les mers septentrionales de l'Europe, et cette navigation ne doit pas seulement être encouragée, elle est toute à créer.

Ce n'est pas d'aujourd'hui que la France s'est étonnée de voir ses bâtimens marchands presque inconnus dans les mers du Nord. Sur 6500 vaisseaux qui entraient annuellement dans la Baltique, on compta 2500 Hollandais sur six Français seulement. Cette différence humiliante engagea il y a quinze ans le Gouvernement à proclamer des primes d'encouragement.

Mais pourquoi cette proclamation fut-elle à peu près sans effet ? Pourquoi la navigation française ne se dirigea-t-elle pas vers le Nord ?

C'est qu'alors le commerce était dans l'activité de ses plus grandes opérations avec l'Afrique, l'Amérique et l'Asie ; c'est que ces régions offraient plus d'avantages qu'une navigation dure et presque inexpérimentée.

Les calculs qui ont la réputation d'être les plus exacts présentent un bénéfice de 12 pour cent au commerce au-delà du Cap de Bonne-Espérance ; dix-huit à la traite d'Afrique, et dix seulement à celui que nous faisons avec nos Colonies de l'Amérique.

Ces calculs peuvent n'être que des approximations, mais ils fixent les différences, et c'est aussi sur ces mêmes bases que le commerce de la Baltique n'a été comparativement présenté que comme donnant en somme un bénéfice de 6 pour cent.

De cette comparaison seule résulterait l'indifférence pour cette dernière navigation. D'ailleurs ce commerce paisible est sans grands évènemens, il n'offre point, comme les autres, ces chances heureuses qui allèchent l'espérance, ainsi qu'une loterie, d'où peuvent sortir des numéros heureux.

Mais aujourd'hui le commerce de France est à régénérer de nouveau, et comme ses anciennes illusions ne l'abusent ni ne le flattent sans partage, il faut lui présenter tous les genres d'émulations, et le commerce du Nord pourra en exciter à son tour avec les encouragemens qui peuvent le faire naître et prospérer à côté de tous les autres.

On doit commencer par avouer quelles facilités ont trouvées jusqu'ici en Hollande les marchands de Riga, Pétersbourg, Dantzik, etc. Ils faisaient entre les mains des Hollandais des dépôts immenses, sur lesquels on leur remettait à compte les trois quarts des valeurs, au change modéré de 3 et demi pour cent, et ces avances préparaient des envois successifs.

Nous, nous n'avons pas même encore de changes établis avec la généralité des ports de la Baltique, et il faut ordonner des remboursemens sur Londres, Hambourg et Amsterdam, et ce change, toujours à notre premier

désavantage, se trouve surchargé du risque et de la commission du banquier.

A ces considérations il faut joindre encore celles qui suivent.

Notre marine marchande navigue à trop grands frais, et après avoir recommandé l'économie la plus sévère aux armateurs français ; l'économie qui n'est la seconde vertu du commerce, que parce que l'honneur est la première, nous nous arrêterons à celle que la loi pourra nous permettre d'observer, en nous débarrassant de règlemens qui enchérissent nos expéditions.

Les Hollandais ont des bâtimens d'une construction particulière, et dont les manœuvres plus simples exigent des équipages moins nombreux. Ils ont l'habitude de vivre comme en ménage à bord de leurs vaisseaux, et cette économie se fait bien mieux sentir lorsqu'ils sont forcés d'hyverner dans la Baltique. Là, sans hôtelleries, sans logement au dehors, ils font de leurs bâtimens leurs maisons et leur domicile.

Voilà les obstacles, mais ils ne sont pas décourageants.

Tous les négociants n'ont pas la dangereuse ambition d'un bénéfice prompt et considérable ; et il s'en trouve encore qui se bornent à un commerce moins lucratif.

On a calculé que l'universalité de la pêche française donnait une perte annuelle de 8 pour cent.

Ces calculs ne seraient-ils point fautifs ? Et Dunkerque, Calais, Boulogne, Dieppe, Olone, et particulièrement Saint-Malo, auraient-ils continué un commerce essentiellement ruineux?

Nous ferons cependant ici cette observation, c'est que partant des mêmes principes, le même calculateur a trouvé un bénéfice de 6 pour cent aux navigateurs de la Baltique, et nous soupçonnons qu'en augmentant la perte des pêcheries, il a diminué le profit du commerce du Nord, qui s'augmentera de cet article de l'acte de navigation qui écarte de nos ports les bâtimens parasites et les voituriers des autres peuples.

Mais encourageons cette navigation septentrionale par tous les avantages qu'on peut promettre à ces armements.

En 1669, car il faut citer les grands hommes de tous les temps, Colbert fit rendre, en faveur d'une compagnie qui devait exploiter le commerce du Nord avec un privilège exclusif, une déclaration où l'on trouve l'empreinte de son génie.

Ce sera donc d'après son plan que nous proposerons nos réflexions ; mais au lieu d'une compagnie, que nous réprouvons, ce sera le commerce que nous appellerons à partager les faveurs du Gouvernement, et l'émulation de tous sera un hommage plus digne de lui !

1°. Les armateurs demanderont à former leurs équipages seulement d'hommes utiles.

2°. Il faudrait que durant un temps, dont le terme serait fixé, les mois

de navigation au-delà du Sund tinssent lieu des mois de campagne que pourrait exiger le Gouvernement pour le service de sa marine.

3°. Que les munitions, vivres et tous les approvisionnemens destinés au commerce du Nord fussent exempts de tous droits d'entrée et de sortie ; et cette franchise coûterait d'autant moins à l'Etat, que dans ce moment aucune perception ne peut en être espérée.

4°. On demanderait un entrepôt franc et libre pour toutes les marchandises qui viendraient du Nord par des bâtimens nationaux, comme aussi la permission de les décharger dans les rades, à l'effet de donner à ces marchandises des moyens de circulation indéterminés.

5°. Qu'il fut ordonné que dans tous les ports de la marine de guerre et dans tous les arsenaux de l'Etat, on ne reçut d'autres approvisionnemens du Nord que ceux qui seraient apportés sous la bannière française.

6°. Que le Gouvernement obtint, des cours du Nord, des privilèges égaux à ceux des nations les plus favorisées.

7°. Il serait important que, dans les principales villes maritimes des peuples septentrionaux de l'Europe, la France créat des agens commerciaux pour y protéger la navigation de l'Etat.

8°. Enfin il faudrait, pendant les premières années de cette nouvelle navigation, appeler en France des pilotes expérimentés et les y fixer par des gratifications ; cette précaution est nécessaire pour un commerce naissant et jusqu'à ce qu'il sorte de l'enfance.

Nous avons puisé ces demandes dans les dispositions des encouragemens projettés par Colbert, et son nom fait encore autorité !

Nous ne porterons pas très-haut les prix des encouragemens, en les fixant à 10 francs par tonneau pour la Baltique, 15 pour le golfe de Finlande, 25 pour Archangel.

Que l'administration ne s'épouvante pas, ces dépenses sont utiles et puissent-elles même devenir un objet important !

4° *L'état de notre marine ne demande-t-il pas qu'il soit pris des mesures pour favoriser les expéditions maritimes, en donnant plus de facilités pour l'acquisition et la construction des bâtimens marchands, pour la formation des équipages et l'économie de la navigation ?*

La très-grande partie de cette quatrième question, se trouve répondue dans plusieurs articles de ce mémoire, et il ne nous reste ici qu'à examiner les deux derniers objets qui y sont compris.

Les ports de France sont démunis de navires, et le peu qu'il en reste est à peu-près en mauvais état, d'autant plus que, depuis dix ans, ils ont vieilli dans l'oisiveté.

Dans ce moment de volontés universelles qui se tournent vers les régions de tout le globe, où trouver des vaisseaux, en France, pour fournir aux besoins du premier élan ? La construction des bâtimens de mer entraîne un

long-temps, sur-tout quand on considère que nous sommes absolument démunis de tous les objets de leur armement.

D'ailleurs, convient-il de laisser reposer une activité qui se détruira dans l'inaction et qu'il faut alimenter assidument?

Nous croyons donc indispensablement nécessaire que le Gouvernement permette durant un an l'achat des vaisseaux étrangers, particulièrement de ceux qui, propres pour les mers du Nord, ne sont pas, en France, d'une construction familière.

Pour ce qui regarde la construction des vaisseaux c'est encore ici le lieu de déplorer le régime révolutionnaire qui a laissé par tout les traces affreuses de ses pas !

On cherche vainement autour de nous ces belles forêts qui fournissaient nos chantiers de bois de construction. Nous supplions donc le Gouvernement de faire sévèrement surveiller ce qu'il en reste, et de déterminer, par des lois forestières, la culture, l'entretien, et nous dirons même le respect que méritent toutes les plantations.

5° *Le tarif des Douanes de 1791, les lois et les règlemens qui ont été rendus depuis, donnent-ils lieu à des réclamations ?*

S'il fallait répondre aux derniers termes de cette question nous dirions qu'il faudrait controverser presqu'entièrement les articles de ce tarif. Il semble qu'il ait été écrit sous la dictée d'un ennemi conjuré du commerce! Aussi est-il indispensable de le refondre et d'appeller à sa nouvelle rédaction des négocians éclairés, et particulièrement des ports de mer, où les entrées et les sorties sont plus fréquentes et tous les mouvemens plus actifs.

Nous indiquerons seulement le vice qui y domine ; c'est de supposer toujours le commerce en guerre avec le fisc, et de forcer, en quelque sorte, les Officiers des Douanes à considérer comme une fraude, ce qui souvent n'est qu'une erreur, et à devenir ainsi des inquisiteurs quand ils ne voudraient être que des surveillants.

Nous arrivons à la sixième question, et elle est ainsi conçue :

6° *Quels obstacles éprouve le commerce de France dans l'Etranger par l'effet de leurs règlemens et de leurs Douanes ? Indiquer les pays, les objets et en même temps les raisons pour les combattre.*

Depuis douze ans le commerce de terre et de mer languit sans énergie et même sans action, et dans son immobilité on ignore, à peu-près, comment les nations étrangères en accueilleraient les effets. Les premières expériences nous instruiront à cet égard; le commerçant avertira l'administration qui veille aux développemens de ses efforts, afin qu'elle les protège, même au loin, de son influence immédiate.

En attendant nous ne connaissons point d'avantages accordés chez les peuples du Nord dont les Français ne jouissent pas eux-mêmes.

Cependant en Russie les Anglais ont une grande préférence, et particulièrement pour le paiement des droits d'entrée. Ils les acquittent en monnoie courante du pays, tandis que les Français et les autres nations payent en espèces de Hollande. Cette différence est de 25 pour cent.

Tous les peuples sont encore dans l'Empire Russe, justiciables, pour leurs affaires commerciales, des tribunaux de première instance; tandis que les Anglais ne le sont que du Collège du Commerce, ce qui leur épargne la perte du temps et des frais.

Que le Gouvernement ne perde pas de vue ces deux objets dans les stipulations d'un traité de commerce avec cet Empire. Il faut lui rappeller qu'il y a environ 15 ans, l'Impératrice Catherine donna des déclarations préliminaires qui semblaient inviter les Français à solliciter de plus grandes faveurs.

C'est en Angleterre, c'est dans cette Isle, même en temps de paix, toujours en guerre avec le commerce de France, que nous éprouvons des obstacles impossibles à vaincre !

Le bill de navigation de cette nation ordonne sur nos vaisseaux un droit de 20 pour cent plus cher que sur les siens. Les droits de feux, de ces phares, que l'humanité ne devrait allumer que pour la sûreté des navigateurs, s'élèvent pour nos bâtiments à 10 liv. par tonneau ! Et ce qui est plus rigoureux encore, c'est qu'un vaisseau qui, sans rien mettre à terre et rien prendre à son bord, emprunte une rade foraine pour y fuir une tempête, trouve un percepteur rigoureux qui lui vend au poids de l'or un moment d'hospitalité.

Le traité de commerce arrêté en 1786 entre les deux Nations, fut motivé sur l'avantage de voir exporter par l'Angleterre plus abondamment nos vins et nos eaux-de-vie ; mais que nous payâmes cher cette vaine espérance, puisque la balance du traité fût à la grande faveur de nos rivaux ! Ont-ils plus ou moins consommé nos liqueurs? Et quand tout-à-l'heure encore leur Gouvernement leur défendait toutes relations avec la France, c'était par la voie de Hambourg qu'ils s'en procuraient leur provision accoutumée. Il est aussi impossible aux Anglais qui peuvent payer leurs jouissances de perdre le goût de nos liqueurs, qu'à leur climat de les faire croître ; ainsi nous ne croyons pas qu'un traité de commerce, formé seulement dans l'intention d'en augmenter l'usage en Angleterre, puisse jamais opérer pour leur consommation au-delà de ce que fait, à cet égard, le commerce clandestin.

Ainsi, que le Gouvernement pèse, après longue et sévère délibération, l'utilité d'un nouveau traité de commerce avec l'Angleterre, qu'il prenne garde aux clauses astucieuses qu'elle s'occupera d'y faire glisser, et dont on ne connaîtrait l'embûche que lorsque le commerce français en aurait été la dupe ou la victime.

Nous sommes arrivés à la dernière question que nous adresse le Ministre, et celle-ci est particulière au port de la Rochelle.

7° *Quelles sont vos idées sur le moyen le plus économique de procurer les fonds nécessaires à l'entretien de votre port, sur la direction des ouvrages et l'administration de cette partie?*

Le commerce de la Rochelle s'imposait autrefois, et volontairement pour tous, de petits droits dont l'emploi ne faisait que suffire à l'entretien de sa bourse, d'un secrétaire et aux dépenses du secrétariat.

Aujourd'hui ce même commerce est sans premiers moyens et sans autorité pour en percevoir. D'ailleurs sur quels objets pourrait-on asseoir un droit même suffisant pour les anciens besoins?

Il y a plus de trente ans qu'un plan de construction d'un port dans cette ville fût arrêté au Conseil; et ce plan répondait à l'importance des belles rades qui en font le premier abord.

Des cales de construction furent établies et on commença deux jetées et un bassin à flot. Les ouvrages ont été suspendus; quelques réparations utiles, bien dirigées, et sans frais perdus, y ont été faites. Mais comme tous les ouvrages commencés souffrent quand ils ne sont pas achevés, on perdra bientôt les dépenses faites, si le port de cette ville n'est pas continué, et son parfait achèvement serait aujourd'hui la plus sûre économie.

Le navigateur qui, pour la première fois, arrive dans les vastes et sûres rades de la Rochelle, doit se figurer un port d'un accès facile, d'une grande étendue et d'une profondeur telle que son vaisseau, toujours à flot, ne quittera jamais l'élément pour lequel il fût construit.

Mais qu'il est bientôt désabusé! et qu'il regrette peut-être son erreur!

Un canal qui s'encombre journellement des débris d'une jetée! amoncellements continuels de limon! Des quais éboulés de toutes parts! Le passage incessamment impraticable entre le hâvre et les habitations des citoyens, qui elles-mêmes menacent de s'écrouler! Tous ces objets offrent l'image hideuse et repoussante de la destruction!

Aussi n'est-ce plus en se promenant sur son port que l'armateur Rochellais peut concevoir des idées de vaisseaux, d'armement et d'expéditions lointaines! Les spéculations méditées dans le cabinet s'évanouissent et l'émulation s'engourdit à l'aspect de tant de ruines!

On a mis souvent sous les yeux du Gouvernement une entreprise digne de lui, et nous osons le dire, digne également d'une ville intéressante et si heureusement située.

Ce projet est de faire arriver par un canal dans le port de la Rochelle, les eaux qui couvrent les marais fétides que la Sèvre ne peut dessécher.

Dans le moment on rend à l'agriculture une immense quantité de terreins d'un excellent produit, et on purifie l'air d'un grand pays.

Mais en nous bornant aux considérations que nous devons offrir à l'administration, nous ferons observer que la masse de ces eaux éclusées, en sortant rapidement du canal, entretiendra le hâvre de la Rochelle dans

la profondeur où il doit être pour recevoir de grands vaisseaux et empêchera les atterrissemens successifs qui le comblent à chaque reflux.

Si l'on veut que la Rochelle soit un port de mer, il ne faut pas lui en creuser un, mais reconstruire et entretenir celui qu'elle apporta à la France lorsque la Guyenne s'affranchissant du joug de l'Angleterre, vint avec joie augmenter ses Provinces maritimes.

Nous venons de remplir la tâche que le Gouvernement nous a imposée ; nous y avons imprimé la vérité que nous lui devons comme nous l'avons sentie, et nous ne serons pas mécontens de nous-mêmes, s'il trouve dans cette dissertation l'esprit de Commerçants qui connaissent l'honneur de leur état comme ils aiment leur pays.

Beaucoup de mémoires vont parvenir à l'Administration, les uns suppléront aux autres, et dans leur examen elle distinguera les avis dominants pour y attacher ses intentions bienfaisantes, comme elle ordonnera des objets qui auraient laissé leur controverse indécise, et que sa sagesse doit fixément déterminer.

Nous le sentons, la sécheresse des matières que nous avons traitées écartera bien des lecteurs, tandis que nous aurions voulu y intéresser tous ceux qui considèrent les Commerçants comme des hommes qui échangent les jouissances des différens peuples pour les augmenter chez tous, et qui deviennent ainsi des bienfaiteurs universels !

Que ces hommes honorables et utiles nous permettent, en finissant, de les engager à se placer toujours dans leur vrai jour, et qu'on ne voie en eux que le commerçant probe, qui marche vers l'estime publique, comme le guerrier vers la gloire ! Qu'ils étouffent les petites jalousies, qu'ils anoblissent les grandes rivalités ; qu'ils se persuadent bien que dans le commerce les procédés même sont encore une vertu, et que toutes leurs actions nous autorisent à les présenter à la reconnaissance de tous !

Et toi ! ô notre Patrie ! Ville antique et célèbre ! porte au loin, plus que jamais, tes vœux et tes travaux ! Quand les sacrifices qui achetèrent les précédentes paix t'enlevèrent le Canada, la Louisianne, l'Isle Royale et ses pêcheries, ce fûrent tes enfans qu'on t'arracha ! Répare tes pertes par une fécondité nouvelle ! Songe qu'aux extrémités de l'Afrique, au milieu des cités d'un peuple qui a rompu ses fers, deux villes portent ton nom et s'honorent de t'avoir eu pour mère ! Adopte de nouveau ces Isles, ces rivages, dont le prochain traité de paix va bientôt accroître le domaine du commerce ! Que leur nouvelle prospérité soit encore ton ouvrage ! Et ne crains point d'en perdre le fruit aussi long-temps que toutes les parties de l'administration concourront au bonheur des peuples et à la gloire de l'Empire Français !

Et quand jamais a-t-on pu concevoir et prophétiser ces belles espérances, si ce n'est au moment où un grand Homme, moins célèbre encore par ses

triomphes militaires qu'il n'est illustre par la sagesse de son gouvernement, abat les idoles fantastiques auxquelles tant de sacrifices ont été faits, conduit les Français vers la félicité publique et leur prépare un repos durable avec la même énergie qu'il leur a conquis la victoire et la paix ?

A la Rochelle, le 17 Nivôse an 10 (7 janvier 1802).

Signé De Baussay, M. Poupet, Rasteau, Callot, Herm. Wilckens, J.-Ch. Garnier.

Cette commission, parmi ses membres, possédait M. de Baussay, Pierre-Joachim, négociant-armateur, ancien président de l'académie de la Rochelle supprimée à la suite des événements de 1791, mais qui reprit sa place, en 1803, lorsque l'académie se reconstitua. C'est M. de Baussay, croyons-nous, qui était l'auteur du mémoire que nous avons reproduit, homme qui s'attacha toute sa vie à faire *acte de patriotisme privé, tendant à renforcer le patriotisme public.*

Ce ne fut que le 30 frimaire an XI (21 décembre 1802) que le préfet du département prit un arrêté, en conformité de celui du 14 prairial an IX, dont il a été déjà parlé, pour nommer les membres du *Conseil de commerce* de la Rochelle, arrêté pris après approbation du ministre, suivant lettre du 17 frimaire an XI (8 décembre 1802).

Furent nommés, les citoyens: de Baussay, Michel Poupet, Rasteau, Callot, *négociants*, Filleau, Henri Roy, *manufacturiers*, Viault, *ancien capitaine de navire*, de Richemond, Torterue-Bonneau fils, *agriculteurs*.

Ce conseil devait s'occuper de tout ce qui pouvait faire connaître et améliorer l'état du commerce, des manufactures et de l'agriculture.

Il n'y avait plus qu'un pas à faire pour reconstituer les chambres de commerce, pas qui fut franchi le 3 nivôse an XI (24 décembre 1802) par arrêté des consuls établissant des chambres de commerce dans les villes de Lyon, Rouen, Bordeaux, Marseille, Bruxelles, Anvers, Nantes, Dunkerque, Lille, Mayence, Nîmes, Avignon, Strasbourg, Turin, Montpellier, Genève, Bayonne, Toulouse, Tours, Carcassonne, Amiens, le Havre.

La Rochelle, en possession d'un conseil de commerce depuis trois jours, conseil qui ne fut installé que le 2 janvier 1803, n'était pas comprise parmi les villes dénommées, dont la nomenclature ne les rangeait ni d'après leur importance, ni d'après leur ordre alphabétique, ni suivant leur position géographique. Elle considéra cette exclusion comme une sorte de blâme, une sorte d'exhédération, aussi fit-elle des démarches actives pour démontrer que cette ville, le berceau du commerce maritime en France, la mère de presque toutes nos colonies, ne méritait pas une humiliation si grande. Cette ville, est-il dit, dans le mémoire dressé à cette époque, *étendait sa navigation dans les Echelles du Levant, avant que Marseille, sentant le prix de sa position, s'en fut exclusivement emparée.*

Si le commerce de la Rochelle était moins considérable que précédemment,

il s'en faisait encore assez pour maintenir son rang avec dignité. Son port, au centre des plus belles rades, était le seul de grande importance des trois populeuses et fertiles provinces de l'Aunis, de la Saintonge et du Poitou, et était appelé à jouer un rôle utile et considérable dans le commerce et la navigation.

Il fut fait droit à la demande des Rochelais, par arrêté du premier consul du 22 pluviôse an XI (11 février 1803), qui comprit la Rochelle dans l'arrêté du 3 nivôse de la même année.

Aux élections qui eurent lieu le 15 mars 1803, furent élus : MM. Callot, Marcou ; Garnier, Jean-Charles ; de Baussay, Joachim ; Rasteau, Etienne-Isaac ; Poupet, Michel ; Pellier père, Samuel ; Garreau, Paul ; Filleau, Jacques-Auguste ; Admyrauld aîné.

Cette chambre fut installée le 30 avril 1803, et, depuis cette époque, elle n'a pas cessé de fonctionner. Sa circonscription, qui, tout d'abord, comprenait tout le département, fut réduite aux arrondissements de la Rochelle et de Marennes, lors de la création, par ordonnance royale du 31 janvier 1843, de la chambre de commerce de Rochefort, qui eut dans sa circonscription les arrondissements de Rochefort, Saintes, Saint-Jean d'Angély et Jonzac.

Commerce avec les Etats-Unis. — La maison Garesché, de la Rochelle, était parvenue à entamer de belles affaires avec les Etats-Unis, pour la vente des eaux-de-vie. De 1809 à 1811, le commerce rochelais usa dans une grande proportion de la navigation à l'aide des *licences*, c'est-à-dire avec des permissions des souverains de France et d'Angleterre, qui, pour satisfaire aux besoins des deux peuples, facilitaient l'échange de certaines denrées, en neutralisant les navires porteurs de ces privilèges, introduisant une certaine tolérance pour le commerce, au milieu d'une guerre acharnée. Ce n'étaient là que des palliatifs insuffisants : les escadres anglaises cernant d'assez près nos rades. Les risques devinrent trop grands pour les profits et le commerce abandonna la navigation à l'aide des licences. Le port de la Rochelle demeura fermé, n'offrant aucune navigation, même de cabotage.

Lorsque l'empereur, par décret du 10 octobre 1810, ordonna de brûler toutes les marchandises anglaises qui se trouvaient en France, l'émoi fut considérable à la Rochelle. Une prise anglaise était entrée dans ce port et sa cargaison avait été vendue sous la condition de la réexporter aux Etats-Unis. Les maisons Charruyer et Garesché furent les plus atteintes par cet ordre, qui n'admettait ni résistance, ni délai ; la place Joséphine fut le lieu de ce terrible autodafé.

Le commerce reprend à la Rochelle. — Sa ruine par l'application du tarif Morill aux Etats-Unis. — La déchéance de Bonaparte proclamée, après sa première abdication, la paix était annoncée ; ses biens se firent sentir avant qu'elle ne fut conclue.

Le port reprit de l'activité : ce n'était pas le commerce d'autrefois fermé

à jamais, mais on voyait avec une juste satisfaction l'importance des expéditions d'eaux-de-vie aux Etats-Unis.

Quand, après les Cent-jours, revint la seconde restauration, les riches négociants, effrayés des pertes subies depuis 1814, se retirèrent peu à peu des affaires : les navires qui arrivaient de l'étranger avec des cotons, des sucres, des cafés, des indigos, se portaient tous au Havre, à Bordeaux et à Nantes, où ils trouvaient l'écoulement de leurs cargaisons.

La Rochelle ne tarda pas à se relever de l'inaction à laquelle elle paraissait condamnée. Les exportations d'eaux-de-vie et les retours en bois merrains se multiplièrent à tel point que l'on vit dans le port plus de navires qu'on n'en avait jamais vu. Ce furent les maisons Seignette et Pellevoisin, qui donnèrent le signal de cette reprise commerciale. Dès 1815, elles lièrent des relations avec les Etats-Unis, sur les errements laissés par la maison Garesché, au point qu'elles furent dans l'obligation d'envoyer des agents en permanence à New-York. Vers le même temps, le commerce des bois du Nord prit une grande extension, ainsi que la pêche de la morue au banc de Terre-Neuve. Une raffinerie de sucre s'établit plus tard à la Rochelle — triste souvenir des nombreuses raffineries qui existaient jadis et qui faisaient la fortune de la ville, — malgré le désavantage de tirer les matières premières de Nantes ou de Bordeaux. Notre chantier de construction reprit de l'activité et l'habitude de convertir le vin en eau-de-vie excita les efforts de l'industrie. Enfin la substitution au bois, de la tourbe, puis de la houille, amena et prépara l'arrivée de nombreuses cargaisons de charbon anglais.

Mais, après la guerre de sécession aux Etats-Unis (1861), le congrès américain vota, sous le titre de *tarif Morill*, des droits prohibitifs qui atteignirent à la fois l'agriculture, l'industrie et le commerce des eaux-de-vie des Charentes. A la Rochelle, les eaux-de-vie, qui, rendues à bord, valaient 130 et 140 francs l'hectolitre, avaient à supporter aux Etats-Unis un droit de 30 °/ₒ *ad valorem*, soit environ 41 francs, furent frappées d'un droit qui s'élevait à 162 fr. 50 par hectolitre. Le département de la Charente-Inférieure, qui récoltait année commune 2,800,000 hectolitres de vin et qui fabriquait environ 200,000 hectolitres d'eau-de-vie, dont un tiers environ s'exportait aux Etats-Unis, vit s'anéantir, par l'application de ce tarif, sa principale branche d'exportation.

Lazaret des Minimes. — Le 22 frimaire an XIII (13 décembre 1804), le conseil général du commerce, inquiet du retour fréquent des maladies contagieuses dans le midi de l'Europe et cherchant les moyens de concilier l'intérêt de la santé publique avec celui du commerce, chargea la chambre de commerce de la Rochelle de recueillir des renseignements détaillés et positifs sur l'établissement d'un lazaret à la proximité de son port.

La chambre de commerce désigna, comme l'endroit le plus convenable, la pointe de Coureilles, près les Minimes, petit promontoire à une demi-lieue

de la Rochelle, qui termine la côte Sud de la baie, et qui avait pris le nom de pointe des Minimes d'un monastère religieux de cet ordre, abandonné avant la révolution (1). Elle réclama le rehaussement de la digue établie sous Richelieu, pour fermer l'entrée du port, afin de procurer un asile aux navigateurs et, après deux siècles, dit-elle, *il serait beau de voir se relever au nom de l'humanité et du commerce, une portion de cette digue fameuse, construite pour la destruction par le ministre de Louis XIII.*

On arriva à 1817, sans qu'il fut rien décidé : la fièvre jaune sévissait à la Guadeloupe et à la Martinique. On se préoccupait en France d'arrêter ce mal, lorsque, après bien des oppositions, une ordonnance du 1er septembre 1827, déclara d'utilité publique l'établissement d'un lazaret à la pointe des Minimes.

Les travaux étaient assez avancés, lorsqu'en 1829, le colonel du génie s'opposa à leur continuation, comme se trouvant dans la zone de prohibition de la batterie établie à la pointe des Minimes, prétendant que les projets n'avaient pas été soumis à l'examen de la commission mixte. Disons que la batterie des Minimes n'était pas dénommée à la nomenclature annexée à l'ordonnance du 1er août 1820. Le colonel convint du fait ; mais il déclara que la batterie avait été reconnue utile par le ministre. Il s'agissait alors de savoir : si un avis du ministre pouvait tenir lieu d'une ordonnance royale ?

Le préfet du département prit sur lui de faire continuer les travaux, mais les crédits faisant défaut, force fut de s'arrêter. Des procès furent soulevés par l'entrepreneur, et, finalement, les terrains achetés par l'Etat furent revendus par l'administration des domaines. Ainsi se termina cette malheureuse affaire, dont tous les détails sont rapportés dans une notice prête à être publiée.

Ouverture de la succursale de la banque de France. — Du chemin de fer sur Poitiers. — Du bassin à flot extérieur. — Le 2 février 1853 eut lieu l'ouverture de la succursale de la banque de France, qui devait contribuer au développement des opérations commerciales. Puis, la ligne ferrée de la Rochelle à Poitiers fut ouverte à l'exploitation le 6 septembre 1857. Enfin, la Rochelle, qui ne possédait que son bassin à flot intérieur, eut, à partir du 26 avril 1862, son bassin extérieur.

Avec ces moyens, il était possible de voir renaître le commerce anéanti par le tarif américain sur les eaux-de-vie. En effet, on vit s'établir, près du bassin extérieur, une usine de briquettes, qui attira à la Rochelle un grand nombre de steamers anglais de fortes dimensions. On arrivait au moment où la navigation substituait aux voiliers des navires à vapeur : plusieurs

(1) C'est sur les portes de l'église de ce monastère que l'intendant Demuyn, en 1675, fit graver des inscriptions rappelant la réduction de la ville en 1628 ; inscriptions qui furent enlevées en 1757. Voir : la *4e partie de cet ouvrage*, page 178 et les suivantes.

maisons de la Rochelle s'occupèrent d'armements et en firent construire un certain nombre armés au grand cabotage. Indépendamment de ces steamers, une autre maison avait une factorerie à la côte d'Afrique et ses navires apportaient à la Rochelle de l'huile de palme. Le commerce s'accrut considérablement encore par l'importation du minerai de fer de Bilbao ; une nouvelle usine de briquettes s'établit, et l'ouverture de la ligne ferrée de Nantes à Bordeaux, passant par la Rochelle, donna une grande impulsion au bassin extérieur, devenu trop petit et d'un accès souvent impossible, en raison de l'augmentation toujours croissante du tirant d'eau des steamers qui le fréquentaient.

Bassin de la Pallice. — Le besoin de l'approfondissement et de l'agrandissement du bassin extérieur s'étant fait sentir, M. Bouquet de la Grye, ingénieur hydrographe, fut chargé de l'étude du régime des côtes, afin de s'assurer si le chenal conduisant à ce bassin pouvait être approprié aux profondeurs exigées pour des navires comportant un tirant d'eau supérieur à 6m50. Ce savant ingénieur, dans son travail publié en 1877, fit ressortir qu'il serait préférable de créer un nouveau bassin à flot à la Pallice, et d'établir en cet endroit ce que l'on a vainement cherché en deux points de la côte de l'Océan, un bassin facile d'accès, voisin d'une rade et capable de recevoir les navires de toutes grandeurs.

Cet avis fut généralement adopté, les navires les plus grands pouvant fréquenter ce bassin, à toute heure, sûrs d'y trouver une hauteur d'eau qui puisse les dispenser d'attendre le plein de la mer. Les travaux furent commencés en 1881, et ce nouveau bassin fut ouvert à la navigation le 15 juin 1891.

Depuis cette époque le mouvement de la navigation a toujours été en augmentant. Pendant l'année 1899, il s'est élevé à 825,311 tonneaux.

Nous ne nous arrêterons pas à décrire les avantages qu'offre à la navigation ce bel établissement maritime ; mais nous ne pouvons nous dispenser de dire qu'il est appelé à un grand avenir, occupant une situation sans rivale sur les côtes de l'Océan, dont M. Bouquet de la Grye a su pressentir toute l'importance.

FIN.

TABLE ALPHABÉTIQUE

DES

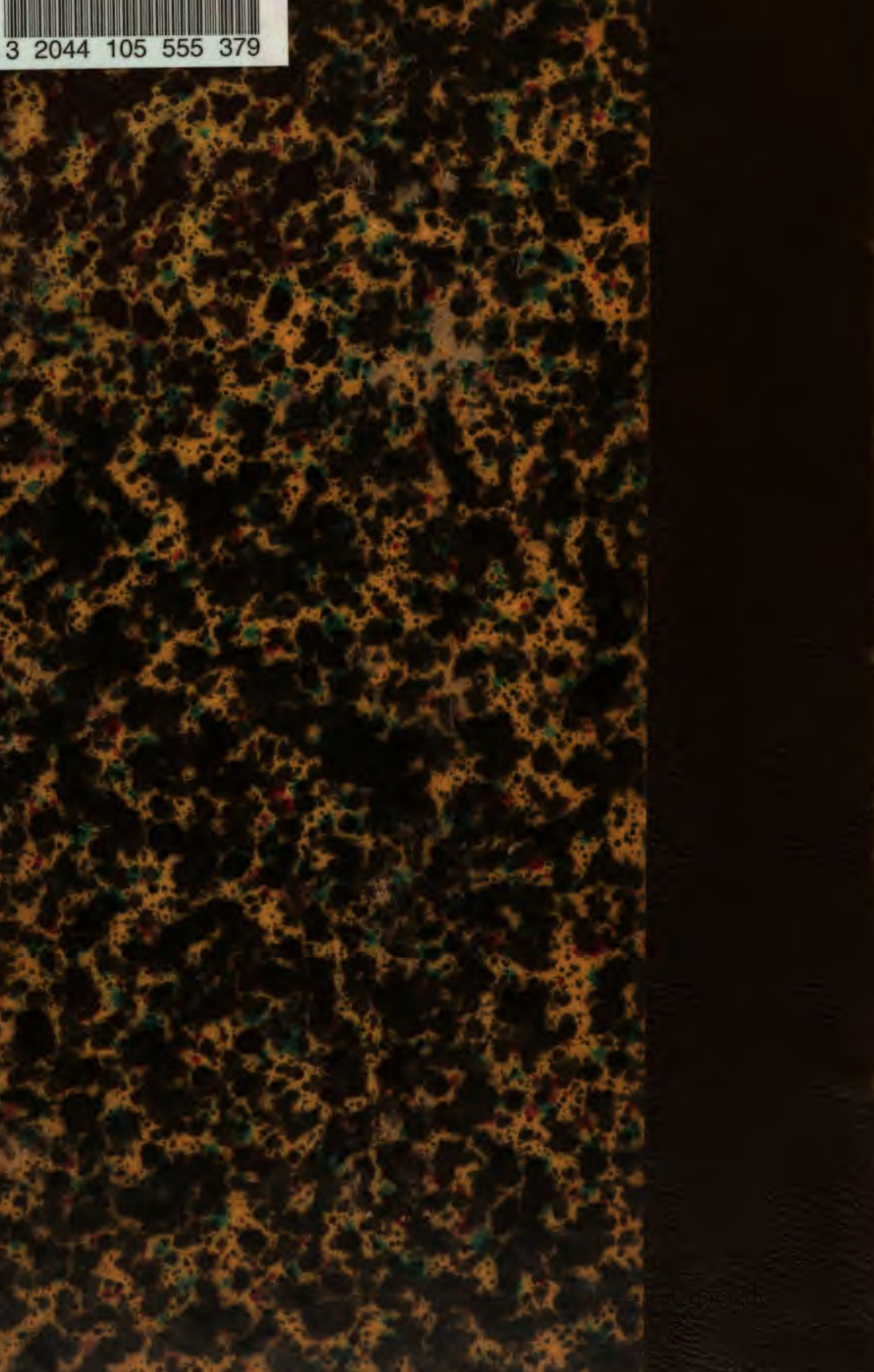
NOMS DES PRINCIPAUX ROCHELAIS CITÉS DANS CE VOLUME

NOTA. — Les chiffres ci-dessus renvoient aux pages du volume.

TABLE DES MATIÈRES






3 2044 105 555 379